



**Tielaitos**

# **Ihminen ja tie**

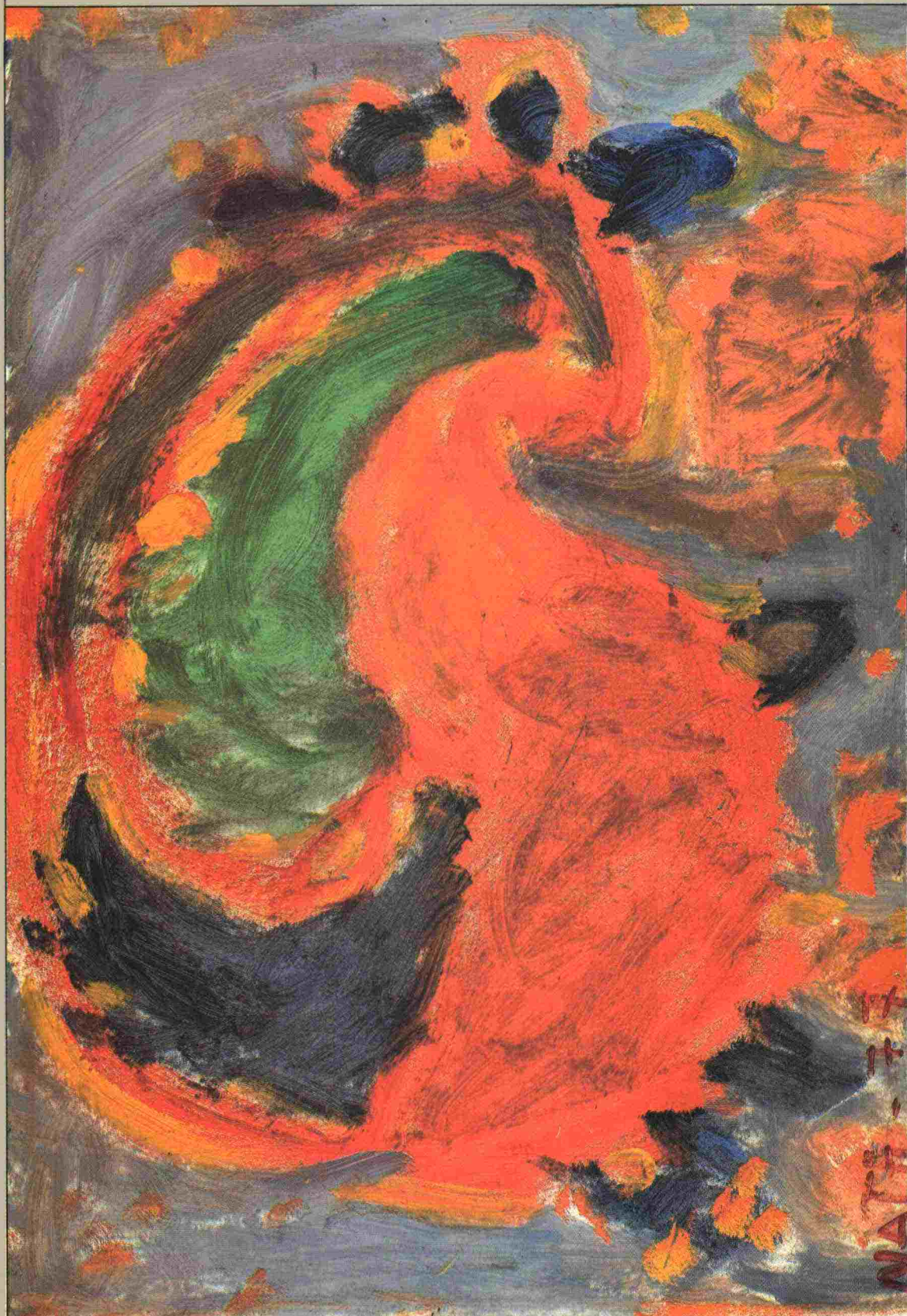
Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa

**Tielaitoksen  
selvityksiä**

**2/1994**

Helsinki 1994

**Kehittämiskeskus**



Tielaitoksen selvityksiä  
2/1994

## **Ihminen ja tie**

Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa

**Tielaitos**  
Kehittämiskeskus

Helsinki 1994

Kansikuva: *Nathalia Pohjanoksa*  
"7-vuotiaan näkemys moottoritiestä"

ISSN 0788-3722  
ISBN 951-47-8770-6  
TIEL 3200211  
Painatuskeskus Oy  
Helsinki 1994

Julkaisun kustannus ja myynti:  
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,  
painotuotepalvelut  
Telefax (90) 1487 2652

**Tielaitos**  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 148 721



**Ihminen ja tie. Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa.** [Att uppleva vägen \_ vägen i litteraturen] [Experiencing the road \_ the road in literature]. Tielaitos, kehittämiskeskus. Helsinki 1994. Tielaitoksen selvityksiä 2/1994. 54 s. TIEL 3200211, ISBN 951-47-8770-6, ISSN 0788-3722

**Aiheluokka:** 05, 30, 84

**Asiasanat:** ympäristö, liikenneympäristö, vaikutukset, hyvinvointi, estetiikka, tienkäyttäjät

## **Tiivistelmä**

TIEN KOKEMINEN JA TIE KIRJALLISUUDESSA -selvityksessä tarkastellaan tietä ja tien ympäristöä vaikuttajana elämän sellaisilla alueilla, joita ei yleensä liitetä tiehen, tien suunnitteluun tai rakentamiseen. Tämän selvityksen tarkoituksena on herättää ajatuksia tien olemuksesta kulttuuritekona, aikakautensa kulttuurin ilmentäjänä ja vaikuttajana muihin kulttuurin ilmenemismuotoihin. Selvitys haluaa johdatella syvempään ymmärrykseen tien merkityksestä ihmiselämään.



## **Att uppleva vägen \_ vägen i litteraturen**

**Nyckelord:** miljö, trafikmiljö, konsekvenser, välfärd, estetik, väganvändare

### **Sammanfattning**

I utredningen "Att uppleva vägen \_ vägen i litteraturen" granskas det sätt på vilket vägen och vägmiljön påverkar livet i sådana sammanhang som inte i allmänhet beaktas i vägprojektering eller vägbyggnad. Målet med utredningen är att ta fram vägens roll som kulturgärning, som ett uttryck för sin tids kultur och som ett inflytande på övriga kulturformer, med sikte på en djupare förståelse av vad vägen betyder i människornas liv.

## **Experiencing the road \_ the road in literature**

**Key words:** environment, traffic environment, impacts, quality of life, esthetics, road users

### **Abstract**

The study "Experiencing the road \_ the road in literature" concerns the way in which the road and the road environment influence life in contexts not usually thought of by road designers or road builders. The aim of the study is to show the role of the road in culture, as an expression of the culture of its times and as an influence on other forms of cultural expression. Thus it may enhance understanding of how the road influences peoples' lives.

## Esipuhe

Teema IHMINEN JA TIE johtaa ajattelemaan tietä tavanomaista laajempaa aiheena. Tietä ja tieympäristöä tarkastellaan yleensä tien funktion kannalta, liikkumisen edellytyksenä. Tiellä on muitakin ulottuvuuksia, jotka kokemuksen kautta muuttuvat todellisuudeksi. Tie on väylä, jota pitkin liikutaan paikasta toiseen, tie on symboli, jota käytetään kuvattaessa valintaa, suuntaa, elämänlinjaa ja vielä tie on materiaalia muille inhimillisille tuotteille.

TIEN KOKEMINEN JA TIE KIRJALLISUUDESSA -selvityksessä tarkastellaan tietä ja tien ympäristöä **vaikuttajana** elämän sellaisilla alueilla, joita ei yleensä liitetä tiehen, tien suunnitteluun tai rakentamiseen. Tämän selvityksen tarkoituksena on herättää ajatuksia tien olemuksesta kulttuuritekona, aikakautensa kulttuurin ilmentäjänä ja vaikuttajana muihin kulttuurin ilmenemismuotoihin. Selvitys haluaa johdatella syvempään ymmärrykseen tien merkityksestä ihmiselämään.

Jos Suomenmaassa ei olisi yhtään tietä, ei olisi myöskään keskustelua tien merkityksestä, symboliarvoista, tien kokemisesta ja tien vaikutuksista ylenkään. Mutta tilanne on toinen. Nyt kun Suomessa on olemassa tietyt tarpeet tyydyttävä tieverkko, sen tieverkon tason kohottamista on lähdeittävä etsimään muilla kuin pelkillä tietekniikan keinoilla. On oivallettava, kuinka merkittävä, kaikilla inhimillisen toiminnan alueilla vaikuttava tekijä tie itse asiassa on.

Teknisen ja laskennallisen tiedon lisäksi, tien **kokeminen** on yksi väline, jota suunnittelija voi käyttää hyödyksensä. Asenteiden muuttuminen, näkemysten laajentaminen, kokonaisuuksien ymmärtäminen ja valmius oppimiseen ovat edellytyksiä kaiken uuden luomiselle ja sitä kautta laadun kohoamiselle.

Selvityksen kirjallisuutta koskevan osuuden on kirjoittanut VTK Kalle Toiskallio, grafiikan ja tekstin muun osuuden on kirjoittanut kehittämiskeskuksesta VTM Terttu Pohjanoksa, joka on myös vastannut työstä. Raportin on saattanut julkaisukuntoon Helena Tuhola kehittämiskeskuksesta.

Helsingissä tammikuussa 1994

*tielaitos*  
*kehittämiskeskus*

## Sisältö

TIIVISTELMÄ / SAMMANFATTNING / ABSTRACT	3
ESIPUHE	5
SISÄLLYSLUETTELO	6
1 ALKU	7
1.1 Onko tie ikuinen?	8
1.2 Tie osana kokonaisuutta	9
1.3 Ihminen osana kokonaisuutta	10
1.4 Liikenneympäristön kokeminen	11
1.5 Miten asiat vaikuttavat	12
1.6 Tien toinen taso	14
2 TIE KIRJALLISUUDESSA	15
2.1 Johdanto	15
2.2 Keskusvalta ja tie	17
"Ensimmäiset" tiet	17
Roomalainen tie	17
Keskiaika	19
Inkat	19
Suomi	20
2.3 Kasvu, muutos, kehitys	21
Rikastuminen	21
Köyhtyminen: tien päälle	23
Kehityskertomus	24
Metafora: elämä	25
Tarina, sen alku ja loppu	26
Loputon loppu: uuden lupaaaja	26
2.4 Nopea liike ja visuaalisuus	28
Liikkuja on välitilassa	29
Metaforat: tapaamispaikka ja näyttämö	31
2.5 Ajan ja paikan valta	33
Ajan ja paikan suhteesta	33
Kynnys: kriisi, elämän käännekohta	34
Vapaus	35
Vapaus yhteisöllisestä vaikutuksesta	35
Vapaus pysähtyneisyydestä	36
Mahdollisuus	39
Voitto vieraantumisesta	41
Voitto luonnosta (ja tuntemattoman kesytys)	42
Valta	44
Tilanjako	45
Yritys vaikuttaa keskusta - periferia -suhteisiin	46
Lopuksi: tie on keskus, joka voittaa ajan ja paikan	46
3 LÄHDEVIITTEET JA MUUTA KIRJALLISUUTTA	47
Muuta aiheeseen liittyvää kirjallisuutta	50



## 1 ALKU

Tie alkaa yksittäisten askelten jäljistä, summautuu poluksi, levenee hevos-  
tieksi, kärrynpyörien uraksi, rakennetaan maantiekse tai kaduksi ja teknistyy  
valtaväyläksi. Tämä on tien historia.

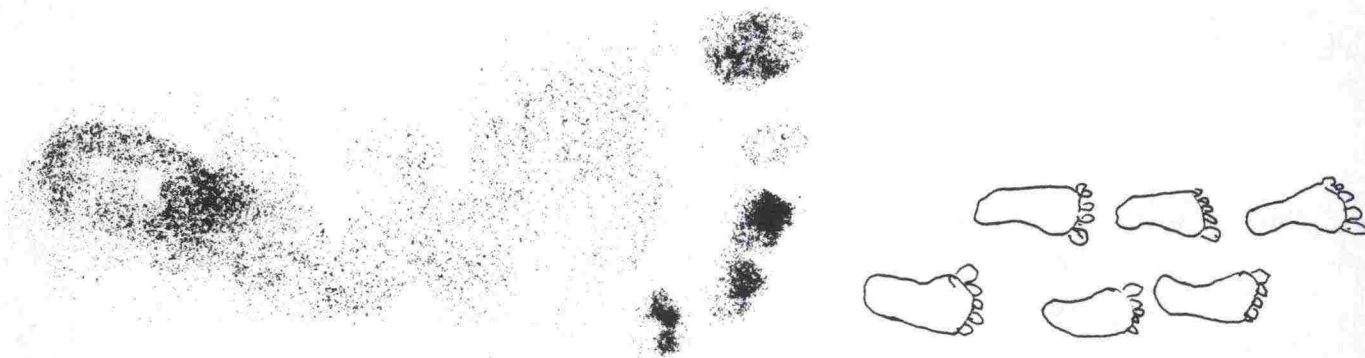
Tien historiasta voidaan lukea eri aikakausien kulttuuria. Polku kertoo yh-  
den asian, moottoritie toisen. Tien muotoutuminen järjestelmälliseksi tiever-  
kostoksi on osa tien ja maankäytön yleistä kehityskaarta. Tien kaikki histo-  
rialliset muodot elävät tänään samanaikaisesti, mutta jokaisella niistä on  
liitántä johonkin aikakauteen, ajatteluun ja toimintatapaan. Vallan ja talou-  
dellisen hyödyn tavoittelut ovat olleet käynnistäjinä ja tien kehittämisen akti-  
voijina Silkkitiestä ja inkojen valtakunnan tiejärjestelmästä nykyiseen maail-  
man kattavaan valtaväyläverkostoon asti. Tiet kertovat sodan historiaa Roo-  
man valtakunnan teistä Hitlerin moottoriteihin. Kuluva vuosisata on ollut  
tekniikan huiman kehityksen kausi, sekin näkyy tiessä. Enää ei ole tarvinnut  
etsiä lyhintä, helppokulkuisinta ja luonnonmukaisinta väylää. Tekniikka an-  
taa mahdollisuuden olla välittämättä luonnonmuodoista tai muista esteistä.  
On pystytty menemään kalliit räiskyen eteenpäin. Se on hurmannut ihmisen,  
antanut kaikkivoipaisuuden tunteen. Se on nostanut tekniikan jonkinlaiseen  
ylivoipaaseen asemaan, jota voidaan vain ihailla, ei vastustaa saatikka arvostel-  
la. Tämä tekniikan aika tulee myös näkymään tien historiassa.



## 1.1 Onko tie ikuinen?

Kirjoitetussa historiassa tie on "ikuinen". Onko suhtautuminen tiehen ja sen rakentamiseen yhtä vakavaa kuin ikuisuusasioihin yleensä? Tiedostaako tekniikan aika sen, että rakentaessaan uutta se tuhoaa myös jotain aikaisemmas-ta kulttuurista? Ovatko kaikki kulttuurit ylipäänsä säilyttämisen arvoisia? Ja edelleen, kuka määrittelee arvot? Näihin kysymyksiin löytyy monta vastausta. Eivät nämä kysymykset eivätkä niihin annetut erilaiset vastauksetkaan ole muuta kuin vaikutuksettomaksi jäävää sanailua. Historia on kuitenkin osoittanut, että vaikka ulkoinen infrastruktuuri muuttuukin tomuksi, niin sisäinen infrastruktuuri, olkoon se perinnetiedon, uskonnon tai jonkun muun kulttuuriteon muodossa, säilyy. Maapallon kattavan tieverkoston rakentaminen on vuosisatamme kulttuuriteko. On saavuttu kuitenkin yhden tien päähän. 1900-luvun voitollinen tekniikka etsii nyt vuosisadan lopulla keinoja koko maailman kattavan massatuotannon, sotateollisuuden ja liikennejärjestelmien aiheuttaman ympäristön saastumisen estämiseen.

YK:n vuonna 1983 asettama Brundtlandin komitea, on raportissaan "Yhteinen tulevaisuutemme" edellyttänyt taloudellisten ja ekologisten näkökulmien yhdistämistä kaikilla tasoilla. Raporttiin liittyvissä selonteoissa vaadittiin ympäristön huomioonottamista kaikessa suunnittelussa, ei tulevaa historiankirjoitusta, vaan tulevaa ihmisen elämisen mahdollisuutta varten. Löydettiin kestävän kehityksen teema kuvaamaan tekemistä, joka säästää ja luo elämisen mahdollisuudet tuleville sukupolville.

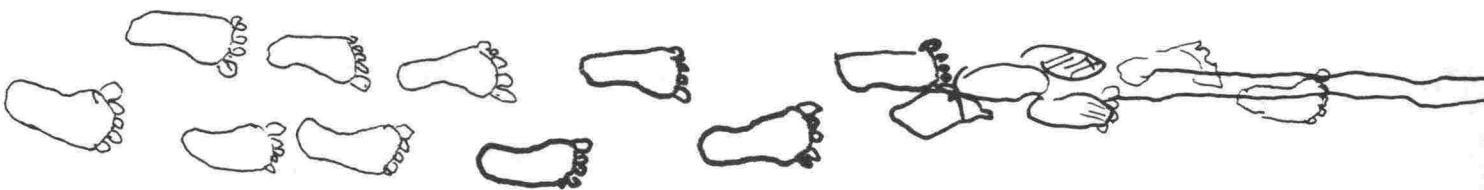


## 1.2 Tie osana kokonaisuutta

Tekniikan rinnalla on vuosisataamme hallinnut funktionalistinen suunnittelujärjestelmä, joka luo edellytykset sektoroituneelle toiminnalle. Tie on nähty erillisenä, yksittäisenä välttämättömänä tuotteena muiden tuotteiden joukossa. On uskottu, että kun jokainen tekee omasta erityisalastaan parhaan mahdollisen, silloin myös kokonaishyvä on saavutettu. Tien kehittämiseen teknisesti laadulliseksi on kulutettu valtavasti työtä ja rahaa. Edelleen tien laatutaso määritellään mittoina: ajoradan leveytenä, liittymätiheytenä, ajonopeuksina jne. Tie on muuttunut tavoitteeksi sinänsä, tie elää omaa eriytynyttä elämäänsä ja sen hyvyys tai huonous on ollut riippuvainen sen omista laatu-tekijöistä. Tämän suunnitteluideologian rapautuminen on heräte hajoittaa suunnittelua ja toimintaa ohjaavat palaset ja miettiä niiden kokoamista uusiin sääntöjen mukaisesti.

Tien näkeminen osana kokonaisuutta vaatii henkistä laveutta. Knut Selberg kirjoittaa "Kaupunkimuotoilun historiassa" (tielaitoksen selvityksiä 56/92), että ympäristökäsité ei enää koostu vain erillisistä mitattavista termeistä. Ympäristö on kattava, monitieteellinen käsite, johon sisältyy kaikki, mitä ympärillämme on ja etenkin eri tekijöiden yhteispeli. Ympäristön ymmärtäminen on näiden kaikkien tekijöiden muodostaman kokonaisuuden näkemistä.

Tiensuunnittelussa ympäristökäsité on ymmärretty ns. laskennalliseksi käsitteeksi eli on keskitytty niiden yksittäisten asioiden tutkimiseen, arvioimiseen ja arvottamiseen, jotka ovat konkreettisia, mitattavia. Päähuomio on kiinnitetty meluun, ilman saastepitoisuuksiin ja pohjavesien suolautumiseen. Ympäristöä ihmisen yksilönä sisältävänä kokonaisuutena, jossa kukin yksittäinen tekijä on osavaikuttajana, ei ole pystytty tutkimaan tai hahmottamaan. Se, ettei jotain asiaa pystytä matemaattisesti mittaamaan tai rahallisesti arvottamaan, ei kuitenkaan ole peruste asian merkittävyyden väheksymiseen. Se, että jotkut asiat ovat vaikeita ottaa suunnittelussa huomioon, ei vielä anna lupaa jättää niitä kokonaan huomiotta.





### 1.3 Ihminen osana kokonaisuutta

Helsingin yliopiston liikennetutkimusyksikkö on tehnyt tutkimuksia ihmisen silmän liikkeistä, reagoitinopeuksista, ajokäyttäytymisestä erilaisissa tilanteissa (raportit 22, 23 v.1991 ja 24, 25, 26 v.1992). Tutkimukset ovat rajautuneet ihmisen fysiikan mekaniikkaan ja käyttäytymiseen erilaisissa ajotilanteissa. Ihmisen tutkimuksen osalta tämä ei kuitenkaan ole tiensuunnittelulle riittävää.

Autolla ajavaan vaikuttavat auton ulkopuoliset tekijät: tien oletettu ja todellinen laatu, muu liikenne, keliolot, lähiympäristö ja tunnelma tiellä (rauhallinen, aggressiivinen, ystävällinen). Samanaikaisesti ajajaan ovat vaikuttamassa hänen oma fyysinen ja psyykkinen sisäinen tilansa sekä auton sisällä oleva tunnelma. Mikäli näiden eri vaikuttajien välillä syntyy ristiriitaa, se näkyy ajotyyliä ja yllättävissä, ulkopuolisesta käsittämättömissä reagoititavoissa.

Ihmisen elämistä ja olemista eivät arkisessa toiminnassa ohjaa rationaaliset laskennat tai analysoinnit, vaan erittäin vahvana kuvassa ovat tottumukset, toiveet ja pelot sekä erilaiset tuntemukset, jotka välittyvät kuulo-, näkö- ja hajuaistimusten kautta. Nämä tuntemukset ensisijaisesti sekä elämisen myötä syntynyt merkitysten kieli, tiedon taso ja opitut käyttäytymistavat ohjaavat ihmisen toimintaa, asenteita ja suhtautumista ympäröivään maailmaan.

Ihminen on osa ympäristöä. Ihmisessä kuvastuvat ne sosiaaliset, taloudelliset ja kulttuurimaailmat, joissa hän elää. Tämän moniulotteisen ja monikerroksisen ihmisen kokonaistarkastelu erilaisten vaikutusten kohteena ja aktiivisesti reagoivana ja toimivana vaikuttajana koetaan niin vaikeaksi, että on tyydytty vain jonkin ihmiselle kuuluvan osan tai toiminnan tarkasteluun. Tielaitoksen tehtävä on ollut tutkia, kuinka autolla ajaminen onnistuu sujuvasti, nopeasti ja turvallisesti. Tämän päämäärän saavuttamiseksi teitä pyritään kehittämään takuuvarmoina. On edetty erikoistumisessa jo niin pitkälle, että monitieteisyys ja yhteistyö eri toiminta-alueiden ja hallintokuntien kesken on jo nähty välttämättömäksi. Asenteiden muuttamista ja näkökulmien laajentamista vielä tarvitaan. Jos myönnetään, että ihminen on osatekijä siinä, että liikenne sujuu ja onnettomuuksia ei tapahdu, silloin myös ilmaistaan ihmisen tutkimisen tarve.

## 1.4 Liikenneympäristön kokeminen

Yksittäisten asioiden tutkiminen ihmisen fyysistä toimintamahdollisuuksista ja psyykkisestä olemuksesta lisää tietoa. Niiden sovittaminen siihen kokonaistilanteeseen, missä ihminen kulloinkin toimii, edellyttää myös kunkin toimintaympäristön tutkimista. Ihmistä ei voida erottaa ympäristöstään irralliseksi subjektiksi. Oletetaan, että tutkija tai suunnittelija tuntee lähes kaikki kuvitellussa tilanteessa vaikuttavat tekijät. Tämä on ehkä mahdollista avaruuslennoilla, joissa niin osallistuvat ihmiset kuin tekniikka ja tapahtumaympäristö ovat ennakkoon olleet pitkän ja tarkan tutkimuksen kohteina. Tieympäristössä, vaikka se on meitä lähellä, se ei ole mahdollista yksinkertaisesti sen takia, että ympäristöjä ja ihmisiä on niin paljon. Kuinka pystytään lähestymään ja saamaan tietoa yksittäisten tutkittavien asioiden lisäksi tieympäristöstä ihmisen kokonaisvaltaisena toimintakenttänä? Lähestymistapana voi liikenneonnetomuustapauksissa olla kokonaisvaltainen tutkimus ja analysointi ympäristöstä, ihmisestä, tilanteesta ja tunnelmasta, jossa onnettomuus tapahtui, mitättömältä näyttäväkään yksityiskohtaa väheksymättä. Toisena lähestymistapana on tutkimus siitä, kuinka ihminen kokee liikenneympäristön toimintakenttänään. Saman paikan kokeminen eri ihmisillä ja toisaalta ihmisen eri ikäkausina, eri aikoina, eri toimintojen tapahtumapaikkana vaihtelee, mutta paikka ja ympäristö on muuttunut kokeemukseksi.

Ihmisen kokemisen muodot ovat rajattomat. Konkreettiset asiat, jotka aiheuttavat kokemuksen ovat kartoitettavissa. Tähän osa-alueeseen on prof. Ranco Radovic' pureutunut tutkielmassaan TIE KOKEMUSMAAILMANA (tielaitoksen selvityksiä 14/93). Tutkielmassa tuodaan esiin tien merkitys kokeuksena tietä käyttävän lisäksi myös tien ulkopuolelta katsovalle: ajajan ikkuna on yhtä tärkeä kuin kodin ikkuna. Tien sisäinen ja ulkoinen harmonia on tien tekemisen tavoite, tila, joka antaa mahdollisuuden rikkaalle ja monimuotoiselle kokemiselle.

Vähäisemmän huomion kohteena on ollut muotojen, värien, äänien ja luonnon- tai keinotekoisien valon merkitys liikenneympäristön kokemisessa. Samoin erilaisten liikennemerkkien, ohjaustaulujen, nimikilpien ja tien eri





rakenteiden käyttö vaatii erityistä tutkimista ja harkintaa. Professori Matti Syväsen mukaan ihminen pystyy tekemään 60 kilometrin tuntinopeudella ajaessaan kaksi havaintoa sekunnissa. Ajotilanteessa tapahtuu tavoitteellista näkökohteen valintaa. Viidestä tapahtumasta jää normaalisti kolme havaitsematta. /Prof. Syväsen luento 26.4.94, Hgin Yliopisto/

Myös itse tien rakenteita voidaan kehittää. Esimerkiksi sillankaide ja sillan meluste voidaan yhdistää yhdeksi rakenteeksi ja eritasoliittymissä myös sillan penkka voidaan liittää tähän yhtenäiseen kokonaisuuteen, jolloin silmän havaintokohteita vähennetään. Yhtenäisten kokonaisuuksien luominen tieympäristössä on haasteellinen kehittämisaalue.

Tien estetiikka, joka kuuluu kokemukselliseen maailmaan, on nousussa arvostettuun asemaan. Kauniin tien vaikutus maisemaan ja toisaalta ajoturvallisuuteen ja ajomukavuuteen on ohjaamassa myös tiensuunnittelua ja -rakentamista.

### 1.5 Miten asiat vaikuttavat

Tielaitoksen kehittämiskeskus on vuonna 1992 kolmella paikkakunnalla, Klaukkalassa, Rantasalmella ja Kuhmossa, keskustatien saaneeraussuunnitelman yhteydessä tehnyt tutkimuksen liikenneympäristön kokemisesta siten, että lähtökohtana on erilaisiin fyysisiin realiteetteihin, sosiaalisiin suhteisiin ja rooleihin sidoksissa olevat paikkakunnan asukkaat. Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena analyysinä, tutkimusmenetelmänä ryhmäkeskustelu.

Tutkimuksen perushypoteesina pidettiin sitä, että ihmisen elämäntilanne ja siihen liittyvät sosiaaliset roolit vaikuttavat oleellisesti siihen, miten ihminen liikenneympäristönsä kokee. Elämänvaihe määriteltiin kahden peruskriteerin, iän ja perheen tyypin perusteella.

Tutkimuksessa käytetty kvalitatiivinen eli laadullinen menetelmä vastaa kysymyksiin 'mitä', 'miksi' tai 'kuinka'. Mittaavat eli kvantitatiiviset menetelmät vastaavat määrällisiin kysymyksiin 'kuinka monta', 'kuinka usein', 'miten voimakkaasti'. Kvalitatiiviset ja kvantitatiiviset menetelmät tuottavat erilaista tietoa ja molempia tarvitaan. Suunnittelijan työn kannalta on tärkeää ymmärtää ihmisten käyttäytymistä kokonaisuutena sekä sen taustoja ja vaikuttimia.





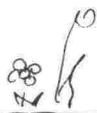
Suhtautumista liikenneympäristöön on tielaitoksen toimesta tutkittu monin eri keinoin ja tekniikoin. "Tutkittaessa ihmisen kokemusmaailmaa lomaketekniikat eivät ole kaikkein antoisimpia. Lomaketekniikoita käytettäessä mitataan liian helposti asioita, jotka suunnittelijan mielestä ovat tärkeitä. Liikenneympäristön kokemista näin tutkittaessa tutkimuksen kohteet, tie ja liikenne, nousevat helposti liian keskeiseen asemaan. Näin ei saada oikeaa kuvaa siitä, miten ihmiset suhteuttavat liikenneympäristön mielessään koko heitä ympäröivään maailmaan." (Liikenneympäristön kokeminen; tielaitoksen tutkimuksia 1/1993.)

Tielaitoksen kehittämiskeskus on teemalla "IHMINEN JA TIE" pyrkinyt avaamaan erilaisia luokkuja, joiden kautta tielle ja sen merkittävyydelle avautuu uusiakin ulottuvuuksia. Suunnittelijalle eivät riitä enää entiset työkalut, näkemysten on laajennuttava. On löydettävä yhteistyössä muiden alojen suunnittelijoiden kanssa yhteinen räätälintyönä, suunnittelukohteen muutkin kuin maaperän, maiseman ja kaavoituksen erityispiirteet huomioonottava ratkaisu. Tämä edellyttää myös valmiutta ikuiseen oppimisprosessiin \_ periaatteella, ettei kukaan eikä mikään ole koskaan valmis. Vaikka tieto ja kokemus antavat vankan pohjan, saman opitun kaavan soveltaminen automaattisena ratkaisuna eri olosuhteisiin, ei anna suoraan parasta mahdollista lopputulosta.

Ihminen ja tie -käsiteparilla on luotu kehykset "kestävä kehitys" teeman puitteissa, tehdään paljon tutkimustyötä erilaisten ihmiselle ja luonnolle aiheuttavien haittojen selvittämiseksi ja määrittämiseksi. On myös jonkin verran lähdetty selvittämään ihmisten tuntemuksia siitä, kuinka he kokevat tutkittavana olevan asian omassa elämässään. Kestää kuitenkin vielä kauan ennenkuin teoria on käytännön tasolla suunnittelijan ja toteuttajan itsestään selvänä pidettyä työtä.

## 1.6 Tien toinen taso

Tie on kaikkialla, se on jokapäiväinen välttämättömyys, elämisen ehto. Tie vaikuttaa kaikkeen ja kaikkiin. Tie on kokonaisvaltainen vaikuttaja. Tie on toisaalta konkreettinen tuote, jota pitkin päästään liikkumaan, kuljettamaan tavaroita ja ihmisiä, mutta tiellä on myös kaikissa muodoissaan paljon muita



ulottuvuuksia. Tie on inhimillisen kokemisen monimuotoinen kenttä. Tästä kokemisesta muotoutuu kirjallisuuden, maalaustaiteen, musiikin ja elokuvan materiaalia. Tietä käytetään kuvauksellisissa ja abstrakteissa ilmaisuissa ja sanonnoissa: "raivata kaikki esteet tieltään", "tie miehen sydämeen käy..." ja "leipä miehen tiellä pitää". Ja henkistyessään tie muodostuu symboliksi filosofiassa ja uskonnossa. "Tie, Totuus ja Elämä", "lavean tai kapean tie" valintoja ovat niitä tutuimpia lauseita, joilla ilmaistaan tien vertauskuvallinen merkitys.

Tien vaikutus näkyy kaikessa inhimillisessä tekemisessä ja se elää myös muistoissa. Tästä esimerkkinä voisi mainita tielaitoksen henkilökuntalehdessä Tierummussa julkaistun sarjan "Tie, jota en voi unohtaa..." . Jokaisella kirjoittajalla oli henkilökohtaisena kokemuksena kerrottavana tarina merkittävästä tiestä, joka liitti hänet aikaisemmin elettyihin tapahtumiin ja siirsi hänet jo kadonneeseen ympäristöön.

Musiikissa ja varsinkin country-musiikissa ja sanoituksissa on tiellä osuutensa. Kuvanteossa on tien esittämisen monia merkityksiä. Ei pelkästään se, että havainnollistetaan jokin tie tekemällä siitä kuva, ole tärkeää, vaan myös se, että piirtämällä tai maalaamalla tie, saadaan esitettyä ajatuksia, ideologioita, joiden havainnollistaminen on muuten mahdotonta. Tien symboliarvot ovat moninaiset. Maalauksissa sen lisäksi, että tie toimii kuvan ryhmittäjänä, kantavana pilarina, se on myös tapahtumapaikka ja ajan kuvaus. Werner Holmbergin "Maantie Hämeessä" kertoo, minkälaisia olivat tiet, ympäröivä luonto, kuinka ja minkälaisilla liikennevälineillä liikuttiin ja kuinka elettiin. Tie on epätasaisena, myhkyräisenäkin tärkeä paikka. Taidemaalari Onni Ojan kylämaisemissa on tiellä merkittävä osuus hänen maalaustensa miljöön rakentajana. Kirjallisuudessa ja elokuvissa on tie-aihetta käytetty moninaisesti.

Kuinka tien kokeminen on kirjoittajan kautta välittynyt kirjallisuuteen ja filmiin? Tätä aihetta on Kalle Toiskallio tutkiskellut katsauksessaan tien merkityksistä kaunokirjallisuudessa ja elokuvissa. Katsaus on suppea, kun ottaa huomioon tarjolla olevan tutkimusmateriaalin. Kuitenkin tämän joskin vähäisen aineiston kautta saa uuden näkökulman ilmiöön "TIE".

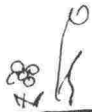


## 2 TIE KIRJALLISUUDESSA

### 2.1 Johdanto

Tämä katsaus esittelee merkityksiä, joita kulttuurituotteet, lähinnä kauno-kirjallisuus, antavat tielle. Kulttuurituotteiden kiehtovuushan on juuri siinä, että ne kertovat meitä osuvammin ja värikkäämmin sen, jonka jo tiedämme. Niiden ajatellaan kuvaavan pitkällä aikavälillä ja pinnallisia kyselyjä syvemmin kansalaisten kokemusta tiestä ja toisaalta myös muokkaavan sitä. Tarkoitus on siis oletusten testaamisen ja mittaamisen sijasta esitellä tieammattilaisille heidän ammattipiiriensä ulkopuolelta lähtöisin olevia jäsennyksiä, uutta ymmärrystä, uusia tapoja nähdä vanhat asiat. Sen vuoksi yksittäisessä teemassa ei ole tärkeintä sen mahdollinen 'totuus', vaan sen nostaminen esiin, ehdottaminen eräksi näkökulmaksi.

Katsauksen ensimmäinen osa esittelee historiallisia esimerkkejä keskusval-lan ja tien kiinteästä suhteesta, koska tiellä ja vallalla ylipäänsä on lukuisia yhteyksiä. Historiaa on käytetty johdatuksena keskusvallan ja muutoksen vaikutukseen tien merkitykselle. Katsauksen aloittamista historialla ja jatka-mista kasvulla, muutoksella ja kehityksellä ei pidä ymmärtää siten, että koko katsaus erittelisi tien merkityksiä eri aikakausina historiasta nykypäivään. Historia ja ylipäänsä ajallinen näkökulma on huomioitu vain siitä syystä, että ihmisen käsitykset ja asioille antamat merkitykset vääjäämättä ovat historiallisesti kerrostuneita. Toinen osa käsittelee tietä suhteessa kasvuun, kehitykseen ja muutokseen myös siksi, että tienrakennus on sitoutunut kiinteästi suomalaiseen modernisoitumiseen ja kasvuun. Kolmannessa osassa käsitel-lään lyhyesti tietä visuaalisena, paikkaan suhteessa olevana teemana. Neljän-nessä osassa kootaan yhteen edellisiä, suhteessa aikaan, paikkaan ja valtaan olevia teemoja ja siirrytään ylemmälle käsitteelliselle tasolle.





Taustapohdintaa \_ ideoita ja lähtökohtia \_ varten sosiaalipsykologi Antti Partanen pyysi eräitä liikennetutkijoita ja muita asiantuntijoita pohtimaan liikenneympäristön kokemista. Alkuvuonna 1993 oli vastauksina saapunut 18 vapaamuotoista kirjettä seuraavilta henkilöiltä: Valde Mikkonen, Anna-Maija Pirttilä-Backman, Jorma Seitsamo, Maija Linnasuo, Tuomo Rousu, Risto Antikainen, Hannu Kiiski, Vesa Hämäläinen, Pekka ja Soili Kuosmanen, Matti Salo, Leo Ryyänen, Juha Valtanen, Olli Pohjanpalo, Liisa Mäntymies ja Timo Loimulahti.

Samasta syystä käytiin myös keskusteluja muutaman kirjallisuustutkijan kanssa (Turun yliopiston vt. prof. Hannu Riikonen, kirjallisuuden sosiologista lisensiaattityötään tekevä Juhani Karvinen ja HS-toimittaja Pekka Tarkka). Näissä keskusteluissa vahvistui vaikutelma, että tie ei \_ varsinkaan nykyään \_ ole mikään pääteema suomalaisessa kirjallisuudessa, vaan se ilmenee siellä täällä, ohessa.

Aineistollinen pääpaine on suomalaisessa kaunokirjallisuudessa, lähinnä novelleissa. Lisäksi on käytetty muutamia elokuvia. Aineiston luonteen vuoksi kyse ei voi olla mitenkään kattavasta kartoituksesta. Kaunokirjallisuudesta ei tietenkään ole olemassa aiheenmukaisia tietokantoja tms. (poikkeuksena Anja Sepän *Novellihakemisto* /1/ , josta on ollut suuri apu). Tavoitteena onkin ollut tehdä oivaltavaa sosiologista tulkintaa ja näkökulmien jäsenystä.

Uudet jäsenyykset ovat tarpeen aina silloin, kun vanhat tavoitteet on saavutettu tai kun ne kohtaavat laajaa vastustusta.

## 2.2 Keskusvalta ja tie

Tie on kuin joki. Siinä se kulkee. On kulkenut ennen minua ja kulkee siinä minun jälkeenkin: tavallaan tie on osa luontoa. Tie on siis kokemuksellisesti ylitsekäyvä yksilöön nähden, ajatellaan sitten satoja vuosia säilyneitä väyliä tai nykyaikaisten tiehankkeiden alle nääntyviä kansalaisliikkeiden aktivisteja, joiden voimat eivät riitä vuosikausia kestävien suunnitelmien valitusprosesseihin. Vaikka tien kokeminen on toisaalta hyvin hetkellistä ja tavallaan ajatonta, on tie toisaalta kulttuurituote itsessäänkin ja siis merkityksiltään historiallisten kerrostumien hioma, ajatellaanpa vaikka valtion ja kansalaisen suhdetta. Kokemuksellisesti vaikeasti käsitettävä *aika* on keskeisesti läsnä monissa tien eri merkityksissä. Näistä syistä on syytä paneutua hetkeksi tien historiaan. Kuinka tie on kulkenut ajassa?

### "Ensimmäiset" tiet

Mahdollisesti noin 3000 vuotta ennen ajanlaskumme alkua Egyptissä, Mesopotamiassa ja Indusjoen laaksossa oli teitä \_ aluksi kuormajuhtia ja myöhemmin pyörillä varustettuja vaunuja varten. Persialaiset yhdistelivät vanhoja teitä kuudennella vuosisadalla eKr. ja muodostivat "Kuninkaallisen tien" Efesoksesta Susaan ja kolmannella vuosisadalla eKr. Tsin(Qin)-dynastia perusti maanlaajuisen tieverkoston Kiinaan /2/.

### Roomalainen tie

Keskusvallan pyrkimys pitää valtaa teiden avulla ilmenee inkojen ohella selvästi muinaisessa Rooman valtakunnassa. Voitetuille alueille rakennettiin heti tie vahvistamaan ja lujittamaan voittoa sekä alueen hyödyntämistä. Esimerkkeinä olkoon Via Latina, Latiumin voiton jälkeen (340 eKr.), joka kulki Roomasta Capuaan ja Via Appia (312 - 244 eKr.), joka oli ensimmäinen \_ kivillä ja laavalla \_ päällystetty tie. Jatkuvien voittojen seurauksena oli tietenkin tiheä tieverkko /2/.

Niinkin kansanläheinen asia kuin postilaitos, organisoitiin Rooman valtakunnassa alunperin hallinnon viestejä kuljettamaan, joskin yksittäiset kansalaiset saattoivat käyttää sitä jo hieman myöhemmin. Hallituksen käyttämien teiden varsille perustettiin n. 16 kilometrin välein postiasemia, joissa saattoi vaihtaa ja huoltaa hevosia. [vrt. Suomen kyytilaitos: peninkulman (10 virstaa = 10,688 km, nyk. 10 km) välein talonpoika, joka oli velvoitettu pientä taksaa vastaan kuljettamaan ja majoittamaan matkalaisia]

Sen lisäksi, että roomalaiset käyttivät teitä voittoisan asemansa lujittamiseen, he rakensivat teitä sotakoneensa osaksi. Tästä esimerkkinä toimii ajanlaskumme alkuvuosisatojen Englanti. Rooma hallitsi Englantia n. 400 vuotta ja rakensi tuona aikana n. 8000 kilometriä teitä. Ne palvelivat keskusvallan lisäksi sotilasleirejä ja niiden kuljetuksia, eivät juurikaan paikallista liikennettä, joskin lapset saattoivat käyttää teitä leikkipaikkoinaan /3/.

Ensiluokkainen roomalainen sotilastie Britanniassa oli rakennettuine reuna-alueineen kokonaisuudessaan 25,6 metriä ja toisen luokankin tie vajaat 19 metriä leveä. Tuon ajan maaseudulla vaikutuksen on täytynyt olla valtaisa, kun vertailukohtana on voinut olla vain jokin polun kaltainen kulkureitti /3a/. Vastaavan vaikutelman kokemiseksi nykyaikana on ajateltava suurta eläimille turvatonta avohakkuualueutta kahden turvallisen metsäalueen välillä tai, ihmisen näkökulmasta, alikulutonta moottoriväylää läpi taajaman.

Sijoituksena pelkästään kuljetustarkoituksiin roomalainen sotilastie olisi ollut kummallisen suuri ja pitkäaikainen. Pelkkä kuljetustarve ei siis voinut olla tien ainoa tarkoitus. Tien tarkoitus oli myös olla muuri, joka ajanmittaan jakaa vanhat heimoalueet toteuttaen hajoita ja hallitse -ideaa. Tien avulla rajattiin alkuperäisasukkaat tietyiksi hallittaviksi lohkoiksi. Nykyinen Englannin Itä-Anglia \_ Keski-Englanti \_ Englannin länsiosa (West Country) -jako perustuu juuri roomalaisiin teihin /3a/.

Barbaariheimot alkoivat nakertaa roomalaista imperiumia 4. vuosisadalta jKr. lähtien. He eivät olleet kiinnostuneita keskusvallan ja kaupunkien ylläpidosta ja asettuivat usein asumaan etäälle roomalaisista teistä, jotka siten vähitellen rapistuivat /2/.



### Keskiaika

Kun kansallisvaltiot alkoivat muotoutua Euroopassa, kuninkaalliset hovit alkoivat liikkua pääteitä pitkin. 1000-luvulla pyhiinvaeltajat pohjustivat kansainvälisen kaupan vilkastuttamaa tieliikennettä. Vaikka tiet olivat huonoja, tavernoja ja seppiä oli riittävästi. Pääasiassa kuljettiin ja kuljetettiin hevosen selässä tai jalkaisin /2/.

### Inkat

Tietä ja liikenneympäristöä ajattelee helposti pyörillä kulkevia laitteita varten rakennetuksi, kuten modernina aikana on pääasiassa ollut. Etelä-Amerikan inkoilla oli kuitenkin 1400-luvulla hyvin ylläpidetty tuhansien kilometrien tiestö, vaikka he eivät koskaan keksineetkään pyörää /2/.

Kuninkaalliset tiet tehtiin nimenomaan sotilaallisiin tarkoituksiin, kapinoita kukistamaan rientäville joukoille ja hallitsijan sanansaattajille, jotka kuljettivat viestiä aina kahdeksan kilometrin välein olevasta etappipaikasta seuraavaan 240 kilometrin vuorokausivauhtia. 20 kilometrin välein oli majatalo inkaa ja hänen seuruettaan varten. Tieverkosto oli elintärkeä pitämään valtakuntaa koossa, mutta toisaalta se mahdollisti myös osaltaan espanjalaisten voittoisan maahantulon 1500-luvun puolivälissä. Inkojen valtakunta perustui organisaatioon ja byrokratiaan, joiden osana tiet toimivat /4/.

Inkojen kohtalosta on mahdollista ajatella, että pelkkä tieverkosto ja infrastruktuuri itsessään ei takaa tai vastaa kulttuurin henkistä sisältöä, mitä inkoilla ei ilmeisesti juuri ollut omasta takaa. Tässä mielessä tiestö olisi todellakin vain väline, ilman omaa sisältöä.



## Suomi

Muinaisessa Suomessa tehtiin pitkiäkin riista- ja kauppamatkoja ilman rakennettuja teitä: vesireitit, vähitellen luonnon muodostelmien mukaan syntyneet polut ja tietenkin lumen antamat mahdollisuudet riittivät. Rautakauden jälkeen asutus alkoi asettua aloilleen maanviljelyksen ja karjanhoidon merkeissä. Noina aikoina eli n. 1100 - 1300 jKr. alettiin muinaisia kulkureittejä kunnostaa teiksi ja rakentaa siltoja vesistön ylityspaikoiksi. Tämä tapahtui Ruotsi-Suomen keskushallinnon tarpeita silmälläpitäen /5/. On helppo ajatella, että paikalliset ihmiset osasivat liikkua laajoillakin alueilla ilman suureellisia rakennelmia, perinnetiedon avulla. Mutta vieraan tai kaukaisen vallan edustaja (virkamies) oli peloissaan, uhanalaisena ja symbolisestikin paikallisten vallassa, jos joutui kulkemaan itselleen vieraita, paikallisten ajan myötä luomia polkuja. Helppo olisi kylänmiehen väijyä veronkantajaa tutun kallion kupeelta, polun notkelmassa, kun virkamies epäröiden katsoo mihin jalkansa voisi turvallisesti asettaa. Tällaiseen asetelmaan sopii loistavasti keskusvallan rakentama tai rakennuttama selkeä tie, joka mahdollistaa vieraan tulla varmasti ja komeasti, hevospelillä ja vaunuilla.

Tällä vuosisadalla keskusvallan merkitys on jatkunut, joskaan ei selkeän yksipuolisesti valtaa ottaen ja käyttäen, millainen vaikutelma tulee vanhempien aikojen tiehistorioista. *Suomen teiden historian* osasta II välittyy vahvasti, kuinka tienpidon suhteen arvona on keskitetty, pitkän aikavälin suunnitelmallisuuteen kykenevä, pääasiassa valtion hoitama tien rakentaminen ja kunnossapito. Joskin lienee syytä muistaa, että sinänsä laadukkaan *Suomen teiden historian* tilaajien (Tieyhdistys ja varsinkin TVH) intressi ja nykyinen merkittävä asema perustuu nimenomaan valtion keskeiseen rooliin tienrakentajana.

Tieverkoston keskusvaltasidettä voisi jatkaa puhumalla 1700-luvun Ranskasta, Napoleonista ja etenkin Hitlerin ja Mussolinin moottoritiehankkeista. Tämän katsauksen tarkoitus on kuitenkin hahmotella uusia ajatuksia, näkemyksiä ja merkityksiä, joita on löydettävissä kulttuurituotteista, lähinnä kirjallisuudesta ja elävästä kuvasta. Sen vuoksi siirrytään uuteen aikaan, renessanssin ja valistuksen kautta modernisoituvaan maailmaan, pääasiassa Suomeen; Suomeen, joka oli kasvun huumassa.

## 2.3 Kasvu, muutos, kehitys

Renessanssiajan tauluissa ja kuvissa oli usein tie taustalla. Symboliikka on selvä: pimeästä keskiajasta päästään valistuksen valoon tietä pitkin. Kuvien taustalla olevat tiet ilmensivät logistisia ja topografisia kysymyksiä: kuinka löytää Uusi maailma? Tie voi siis merkitä uutta, uuden oppimista. Suomen kielessä sana *oppia* juontaa metsästyksestä ja kalastuksesta: käydä katsomassa, käydä noutamassa; pyydysten ja verkkojen oppiminen oli niiden kokemista /6/. Siis muinaisen suomen kielen mukaan ollaan käyty oppimassa pitkin tietä tai muuta kulkureittiä.

Eräs tien selkeä miellelyhtymä on kasvu, yhteiskunnallinen kasvu tai henkilökohtainen muutos tai kehitys. Valistuksen ihanteiden mukaisesti tieto kasvaa ja leviää, kun tieto kulkee. Tiedonkulku vaatii yhteyksiä, joita tien ajatellaan tarjoavan.

### Rikastuminen

Suomessa modernisoituminen on tapahtunut hyvin nopeasti eli väljästikin ottaen tällä vuosisadalla. Samaan aikaan tapahtunut tiedon lisääntyminen ja parantuminen, kuten *Suomen teiden historia* /7/ laajasti kertoo, sijoittuu luontevasti alkavan vaurauden kasvun merkiksi. Tämä näkyy tuon ajan suomalaisessa kaunokirjallisuudessa. 1930 - 60-luvuilta peräisin olevat kaunokirjalliset tekstit käyttävät usein tietä kuvaamaan uuden ajan ja tekniikan tuloa ja kehitystä.

"(...) <sup>1</sup> He ovat tasoittaneet aivan tasaiseksi pitkän nauhan koleista tunturimaata. Kymmenpeninkulmaisena värssynä laulaa se heidän kunniaansa: työ on tehty. Eläköön nimenne!

---

<sup>1</sup> Kaunokirjallisissa sitaateissa on sieltä täältä siteerauksen mittaan poistettu aiheeseen liittyvät osia. Lähteiden taiteellisen luonteen vuoksi on haluttu kunnioittaa kirjoittajien alkuperäistä kappalejakoa. Poistoista, jotka rikkovat alkuperäisen kappaleen, kertoo merkintä (...). Siedettävän luettavuuden vuoksi sitaatin jälkeen jatkuvaa kappaletta tai muuta tekstiä ei enää olla merkitty.



Nyt voi rahamies istua vaununsa pehmyelle istuimelle ja katsella avaroita ja autioita, ylen monimutkaisia maita tien molemmin puolin. (...) Malta sinä alaston ja hiukan tiineen näköinen tunturi! Jos hienossa vaunussa istuu joku rahamies ja hän havaitsee sinut varmasti otolliseksi ja hedelmälliseksi, niin hän antaa noille tuhannelle, monellekin tuhannelle, nälkäiselle, sinnikkäälle jätkälle ruisleipää ja läskiä. Ja silloin he iskevät sinun kupeisiisi." /8/

Etenkin vuodelta 1930 olevissa Haanpään novelleissa *Auto-onnettomuus* ja *Tie* rikastuneet miehet kulkevat autolla, jonka kulun mukavuuden ja penkin pehmeiden teksti huomioi. Köyhät joko rakentavat (kuten novellissa *Tie* tunturin ylitse /8/) teitä tai vain kävelevät niillä, mutta uuden ajan edustajat ja muut rikkaat käyttävät teitä ajaen niillä autoilla. Tiet tehdään nimenomaan näitä uudenajan sankareita varten.

"Matalana, ikään kuin kokoon lyyhistynein hartioin, siniset kupeet välkkyen, kulki vaunu halki maisemain, maantiellä kesäisen auringon alla. Tomu kohosi tiestä pienenä pilvenä, ja käänteissä mylvähti merkin-  
anto-torvi synkeästi ja villisti, kuten sonni.

Sinikupeisen vaunun perässä istui herra. Kieltämättä hän oli herras-  
mies. Sillä hänen pukunsa oli uusi, ja nuhteeton, ja jo päältä näki, etteivät työt häntä rasittaneet, että hän etsi huvitusta, lystäili. (...) Ohjauspyörän ääressä oli palkkalainen. (...)

Vauhti oli huima. Vaunun perässä sikaari hampaissa istuva herra tunsu sen aivan kuin vähäisenä nautintona ruumiissaan." /9/

On kiinnostavaa, että tuoreemmassa tekstissä autoon ja tiehenkään ei liity mitään uutuuden viehätystä. Kirjailijat eivät näe niissä mitään kiinnostavaa: niistä ei juuri puhuta.

↓ - 1/1 1/4

### Köyhtyminen: tien päälle

Pentti Haanpään novellissa *Tie* vuodelta 1931 /10/ vanha isäntä joutuu tienpäälle, koska uusi aika työntyy päälle. Aikuiset pojat ovat ottaneet velkaa ja eläneet yli varojensa. Pakkohuutokauppa uhkaa, vaikka maa tuottaa viljaa. Niinpä he eivät kykene tarjoamaan eläkepäiviä isäpapalle. Aikoinaan isäntämiehenä ollut joutuu tienpäälle elämänsä lopussa kuten oli elämänsä alussakin ollut, kerjäläispoikana.

Novellissa tie siis liittyy kasvuun tai tässä yhteydessä kriisiin eli laajemmin muutokseen. Tässä yhteydessä tien merkitys on negatiivinen: tutusta agrariiyhteisöstä joudutaan pois, arvokkuus menetettynä. Maatila edustaa pysyvyyttä, omistusta ja turvaa. Tie merkitsee näiden kaikkien negatiivista: sitä että joutuu pois. Tie on kuin viemäri. Sinne kaadetaan se, jolla ei enää ole käyttöä, vaan josta on pikemminkin haittaa.

Urbaani versio (roskien ja jätevesien kadulle kaatamisen lisäksi) tien tässä mielessä negatiivisesta merkityksestä ovat nykyaikaiset kuvaukset katulapista. Yhtäläillä niissä kuin Haanpään novellissakin, tie (tai katu) on köyhyyden symboli. Siis sen, ettei omista mitään eikä ole paikkaa minne mennä.

Entinen isäntä on joutunut köyhtyneenä tielle, jossa kohtaa lapsuuden kerjuutoverinsa, Amerikassa vaurastuneen miehen. Tämä tarjoaa kyydin jalkamiehelle ja sanoo:

"(...) - Jos taala pysyisi, niin sanoisin, ettei hätäpujua. Mutta taala voi kieriä. Olenkin tässä ajatellut pienen maatilan hankkimista.

Tässä oli jälleen sitä käsittämätöntä ja nykyaikaista entiselle isännälle. Sillä isomman osan ikäänsä hän oli nähnyt leivän ja olemisen varmuuden maan kasvuissa. Mutta tämä mies turvautui johonkin taalan pysymiseen. Merkillistä, että hänen kerrallinen nälkävuosien kerjuutoverinsa oli päässyt niin nykyajan tasolle. (...)

He nousivat autoon ja vaunu vieräi pitkin tietä, jota he olivat kerran astelleet kerjuupussit selässä. Heidän polkunsu olivat sittemmin eronneet. Mutta molemmat olivat menestyneet yli silloisten kuvitelmiensa äyräitteenkin. Toinen voi nyt ohjata tällä tiellä menopeliä, joka oli melkein kuin raamatun Eliaan tuliset vaunut. (...). Molemmat vanhat miehet istuivat hiljaa, mietteissään auton samettisilla istuimilla, kunnes tulivat seuraavaan kylään. Täällä meren takaa tullut mies pysähdytti vaununsu." /11/

### Kehityskertomus

Tiellä kulkeminen symboloi tai merkitsee usein kulkijan kehitystä. Kulkija, usein lapsi, kohtaa vaikeuksia ja oppii elämästä: kasvaa aikuisuuteen tai muutoin kypsyy ihmisenä. Esimerkkinä olkoon H. C. Andersenin satu *Lumikuningatar* /12/, jossa lapsuuden ystävyksistä toinen aikuistuu liian aikaisin ja kylmettyy sydämeästään ja toinen lähtee etsimään tätä pitkien matkojen päästä. Palatessaan he ovat löytäneet rakkauden lämmön uudestaan, mutteivät ole enää lapsia.



### Metafora: elämä

Tavallaan tie on aina mahdollista nähdä kulttuurituotteissa metaforisena. Tie itsessään symboloi koko elämää. Eläminen on tiellä kulkemista, teiden valitsemista. Jokin valittu tie symboloi valittua elämäntapaa. Esimerkkinä on Lasse Heikkilän novellikokoelma *Matkalla* vuodelta 1952 /13/. Tarinassa *Eksynyt* maantieverkosto edustaa elämää, jonka kulkija, kertoja, etsii Z:n majataloa (onnea). Hän ei kuitenkaan kykene löytämään sitä, koska ei ymmärrä kanssamatkustajien, muiden ihmisten, vastavuoroisen hyvinvoinnista huolehtimisen periaatetta. Elämäntaito on siis muutakin, kuin teknistä kävelemisen taitoa, itseriittoisuutta. Itsekkäästi kertoja kulkee yksinään väittäen ylipästä majatalon löytyvän siitä suunnasta, jonne on itse menossa, vaikka tietääkin sisimmässään olevansa eksyksissä. Jos jokainen antaisi jokaiselle vastaan tulevalle nälkäiselle leipää, kukaan ei kuolisi. Tämän hänelle sanoo tiellä vastaantullut ja leipää tarjonnut ystävällinen ukko. Mutta tätä ei kertoja ymmärrä, vaan ajattelee, että se, joka jotain antaa, menettää, kuolee ja se, joka jotain saa, jää elämään. Kertoja ei usko ukon sanoja, että

"Ei näillä teillä kuole kukaan, jolla on jotain tarjottavaa niille, jotka tarvitsevat. Mutta kaikki ne kuolevat, jotka joutuvat vain ottamaan vastaan ja tyydyttämään omaa nälkäänsä." /13a/

Lopulta tietä pitkin kulkevat kuolemaa symboloiden mustat vaunut, jotka imaisevat kertojan mukaansa. Hän ei oppinut löytämään oikeaa tietä.

### Tarina, sen alku ja loppu

Elokuville tietä käytetään paljon, koska se tuo helposti kuvaan elon, liikkeen. Tämä perustuu siihen, että tie symboloi, mutta ennen kaikkea visualisoi tarinan etenemistä asiasta toiseen tai muuten kuvaa tarinan kulkua. Tässä käytössä tie on tarinan kielikuva eli metafora. Niinpä kreikan metafora-sana tarkoittaaakin juuri siirtämistä (Kreikassa liikennevälineitä kutsutaan mm. nimellä metaforas).

Koska tie kuljettaa tarinaa, se on elokuvassa myös tavallinen alun ja lopun merkki. Se tuo tapahtumat tarinan ulkopuolelta itse tarinaan sisälle ja lopussa kuljettaa ne pois tarinasta, katselijan ulottuvilta. Esimerkinä on Roman Polanskin lähes klassikon asemassa oleva elokuva *Veitsi vedessä*. Alussa nuorukainen kulkee maantiellä ja liftaa. Hänet ottaa kyytiin varakas pariskunta. Tarina on näiden kolmen henkilön kolmiodraaman kuvausta, tapahtuen lähinnä purjeveneessä. Elokuva loppuu samalle maantielle. Pariskunnan mies on hukkunut ja nuorukainen ja vaimo ajavat pariskunnan autolla. He pysähtyvät risteykseen, mutteivät tiedä minne päin ajaisivat. Tähän kuvaan tarina loppuu. Asetelma symboloi syntyneen parisuhteen mahdottomuutta: mitä tietä jatkaa?

### Loputon loppu: uuden lupaaaja

Tielle epäröimään pysähtynyt auto oli kekseliäs kontrasti tavanomaiselle loppukuvalle, jossa sankari ratsastaa auringon laskuun tai nykyaikaa kuvaavalle elokuvalle, jossa auto häipyä vähitellen tietä pitkin horisonttiin: so. tarinan tapahtumat jatkuvat vaikka filmi päättyykin. Tällainen 'loputon loppu' on myös lupaus jatkosta, pysyvyydestä. Valkokankaan tapahtumat jatkuvat kyllä, vaikka katselijan eteen nyt tipahtaa esirippu. Elokuva on elämää suurempi, koska se tarjoaa hetkellisen voiton ajan ylikäyvästä musertavuudesta.

---

---

Tai sitten loputon loppu toimii onnellisen lopun tavoin, kuten esim. Clint Eastwoodin elokuvassa *Pink Cadillac*. Elokuvan lopussa rikollisen vaimo ja oikeudenistuntoja pakenevien karkulaisten metsästäjää esittävä Clint ajavat Syntyperäiset-nimisiä rotukiihkoilijoita karkuun vaaleanpunaisella Cadillacilla pitkin tyhjää maantietä. He puhuvat yhteisestä tulevaisuudestaan. Tähän päättyy elokuva, mutta katsojalle ei jää epäselväksi, että he todella aloittavat uuden, yhteisen elämän. Horisonttiin asti jatkuva tie vahvistaa sen.

Tien merkitys uuden lupaaajana tulee vieläkin selvemmäksi, kun sitä ei ole. Suositussa elokuvassa *Thelma ja Louise* sankaripari jättää tylsät aviomiehensä ja lähtee huvittelemaan \_ ja ajamaan avoautolla. Seuraa kaikenlaisia välikohtauksia, ammuskelua. Oleellista tässä yhteydessä on elokuvan loppu. Tilanne on sankariparin kannalta ajautunut siihen pisteeseen, ettei ole enää pako- paikkaa \_ takaa-ajo on jo aikaa sitten siirtynyt maantieltä rotkoiseen hiekkarämaahan ja poliisit ovat saartaneet kaikki pakotiet. Silloin sankarit painavat kaasun pohjaan ja ajavat hiekkatasanteelta \_ rotkoon. Elokuva loppuu hidastukseen, jossa avoauto sankareineen lentää ilmassa juuri ennen putoamista kuolemaan. Se, että tietä ei enää ole, symboloi vahvasti tilanteen mahdottomuutta: ei ole enää tietä minne ajaa, paeta. On lähdettävä lentoon, mikä ei tietenkään voi jatkua kauaa, sillä ainoa mahdollinen elementti on tie.

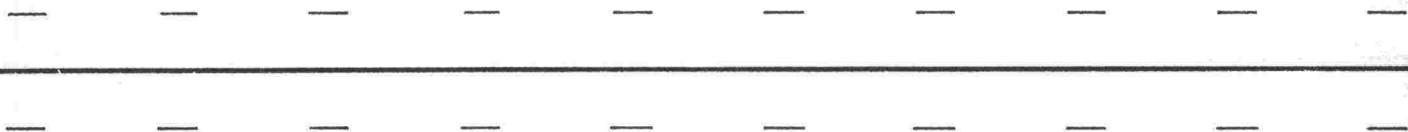


## 2.4 Nopea liike ja visuaalisuus

Edellisen kasvun, kehityksen tai muutoksen suhteen tietä tarkastelevan osan seikat olivat ainakin jollain tavoin suhteessa aikaan. Tässä osassa ollaan enemmän kiinnostuneita tien suhteesta paikkaan, tilaan. On jälleen todettava, että suomalaiset kirjailijat eivät ole juuri olleet kiinnostuneita tiestä, ajamisesta tai muusta aiheeseen liittyvästä. Ajurit eivät pääse salongin puolelle, kuten Pekka Ryttilä on sanonut. Asia on kuitenkin niin tärkeä, että sitä käsitellään \_ joskin amerikkalaisten näkymien turvin.

Mitä seuraavassa sanotaan moottoriteistä yms. ei varmaankaan edusta sitä kuvaa, jota juuri nyt tarjotaan kulttuurituotteiden kautta. Sen sijaan nuo esseemuotoiset ajatukset lienevät sitä nykyavantgardea, jota 1930 - 60 -luvun suomalaiset novellit edustivat aikoinaan.

Vaikuttaa, että ne suomalaisia moderneiksi usuttaneet kasvun ajan kirjoittajat, jotka asiasta kirjoittivat, huomioivat lähinnä autoa itsessään, sen sulaavuutta ja mukavuutta. Maisemaa kyllä kuvattiin, mutta se oli neutraalia, itsestään selvän asian mainintaa. Luonto on luontoa, mitäs siitä. Huolta kannettiin ennemminkin vanhakantaisuudesta, joka ei ymmärtänyt uuden ajan hyötyjä. Entinen 'luonnollinen' luontoon suhtautuminen näyttää siirtyneen autoihin. Nyt ovat autot itsestäänselvyyksiä. Tänään ollaan enemmän huolissaan maisemasta, sen keinotekoistumisesta tai näivettymisestä. Ajamisen helpottuessa huomio kiinnittyy ympäristöön tai sen puutteisiin. Autosta on tullut maisemien katselualusta. Jos ei ole mitä katsella, syntyy kritiikkiä.



### Liikkuja on välitilassa

Ajatellaan autolla ajamista maantiellä tai moottoritiellä, yksinkertaisuuden vuoksi tasaisella aavikolla. Tien katoamispiste etääntyy jatkuvasti. Koke-  
muksellisesti edessä on kaikki mahdollinen, mutta takana ei ole mitään /14/.  
Taustapeiliin katsotaan vain turvallisuuden takia. Äärimuoto tästä \_ ja siksi  
niin kiehtova \_ on temppu, jota on käytetty elokuvissakin. Italialainen hurja-  
pää repäisee taustapeilin pois: sitä ei tarvita, ollaanhan menossa eteenpäin \_ ja  
kovaa. Tässä on toki kyse myös erilaisesta liikennekulttuurista Amerikan ja  
Euroopan välillä.

Eurooppalainen ajaminen on aggressiivisempaa, atomistista: ajaja on yksin  
autossaan ja muut ovat ohitettavia esteitä kuten mutkat ja kiveykset; ajamista  
rajoittavat vain liikennesäännöt. Sen sijaan amerikkalainen liikenne on kom-  
munikatiivista: tiellä on joukko liikkuja, jotka kaikki pyrkivät omiin päämää-  
riinsä. Tätä helpottaakseen kaikki pyrkivät kommunikoimaan keskenään.  
Amerikkalaiselle liikennesääntöjen rooli on erilainen, kuin eurooppalaiselle.  
Ne ovat vain apuna yhteispelissä /15/. Tätä taustaa vasten on ymmärrettä-  
vissä amerikkalaisen Woody Allenin elokuvassa *Annie Hall* sanottu repliikki,  
kun Annie Hall kysyy kyydissään istuvalta Alvyn Singeriltä: "Ajatko autoa?"  
ja Alvyn vastaa: "En. Olen liian aggressiivinen." Woody Allen kuvaa Alvyn  
Singerin, jota näyttelee itse, naurettavaksi tyyppiksi, joka yrittää tehdä vaiku-  
tusta Annieen, muttei edes kykene ajamaan autoa Amerikassa \_ siis teke-  
mään jotain, jonka kaikki osaavat.

Koska edessä on kaikki ja takana ei-mitään, ajaja autoineen on välitilassa; ei  
missään ajassa eikä paikassa. Silmänräpäyksellisyys voittaa ajan pohjatto-  
muuden ja ihmisen luontaiseen liikkumiseen nähden käsittämättömän nopea  
siirtyminen paikasta toiseen hävittää paikalliskokemuksen. Matkalla olemi-  
sen kiehtovuus lieenee juuri siinä, että ei olla missään paikassa, irtaudutaan  
paikkaan sitoutuneisuudesta. Kenties tällä on yhteys siihen, että lapsi nauttii  
liukumäestä tai keinumisesta. Ja koska tie on nauha, joka on joka paikassa

yhtaikaa, on myös nauhan päällä olevalla mahdollisuus olla joka paikassa yhtäaikaan. Baudrillardin mukaan liikkeessä oleminen on ainoa todellinen nautinto. Liikkeessä oleminen antaa työntövoiman vaikutelman /14a/. On siis helppo ajatella, että moottoritiellä autolla kiitäessään ihminen kokee kiihottavan voiton ihmisen ikiaikaisista vastuksista, ajasta ja paikasta.

Välitilassa oleminen \_ edessä on kaikki ja takana ei-mitään \_ sekä paikan, siis loppujen lopuksi tilan, onntto kokemus perustuu visuaalisuuteen. Vauhti näivettää muodot, kun näkökenttä nopeuden vuoksi kapeutuu ja vain suoraan edessä oleva ehtii olla tärkeää. Itse asiassa vauhdista itsestään tulee puhdas objekti, sillä se hävittää maan ja paikalliset viittauspisteet /14b/.

Eurooppalaisin silmin katsova Baudrillard kirjoittaa:

"Sille, joka tuntee amerikkalaiset moottoritiet, on olemassa kokonainen litania merkkejä. Right lane must exit. Tuo must exit on minusta aina tuntunut kohtalon enteeltä. On lähdettävä pois, riistäydyttävä irti paratiisista, poistuttava kaitselmuksen lahjoittamalta moottoritieltä, joka ei johda mihinkään, mutta jota ajaessani olen kaikkien muiden seurassa. Ainoa todellinen yhteisö, ainoa inhimillinen lämpö syntyy moottoriteiden kollektiivisen työntövoiman ja pakkomielteen ympärille. Se on itsemurhaisesti yhteensyöksyvästä sopulilaumasta huokuvaa lämpöä ja yhteisyyttä. Miksi minun pitäisi irrottautua siitä ja vajota takaisin yksilöllisyyden, hyödyttömän velvollisuudentunnon piiriin? Must exit merkitsee rangaistusta, pelaajan karkottamista yhteisöllisen olemassaolon ainoan, loistokkaan ja hyödyttömän muodon ulkopuolelle. Through traffic merge left. Kaikki kerrotaan, kaikesta ilmoitetaan. Pelkkä hengissä säilymisen kannalta välttämättömien merkkien lukeminen synnyttää harvinaislaatuisten selvänäköisyyden aistimuksen, tunteen refleksinomaisesta, välittömästä ja pehmeästä "osallistumisesta", funktionaalisesta osanotosta, jota vastaavat täsmällisesti määritetyt liikkeet." /14a/



Amerikkalaisten valtateiden samanlaiset parkkipaikat, huoltoasemat, motellit ja liittymät tekevät ympäristönäkymästä yhtenäisen itseään toistavan kli-  
seiden jatkumon. Seurauksena on, että ajaessaankin ajaja tuntuu pysyvän  
paikallaan. Vaikutelmassa on hiukan samaa, kuin lentokoneesta katsotuissa  
pilvissä, jotka ovat alapuolella eivätkä näytä liikkuvan mihinkään. Liikkumi-  
sen tavattoman suuri ala ja nopeus tuottavat aivan päinvastaisen kokemuk-  
sen, kuin mitä olettaisi nopeatuvasta vauhdista johtuvan. Tätä 'epätilan'  
käsitettä on käsitellyt mm. amerikkalainen Robert Smithson 1960-luvun lo-  
pulla taideteoksissaan /16/.

### Metaforat: tapaamispaikka ja näyttämö

Kuten edellä saattoi havaita, tie toimii ajallisten asioiden metaforana loista-  
vasti. Mutta tie toimii kulttuurituotteissa loistavasti myös paikkaan sitou-  
tuneina vertauskuvina ja tilanmääreinä.

"Kevät risahteli hänen anturoittensa alla. Alastomat puut reunustivat  
jäähileistä tietä, mutta illan viileässä kuulakkuudessa ja taivaan vihe-  
riössä asui kevät, iltatähti tuikki metsän reunan yllä.

Hän käveli pitkin, varmoin askelin ja nautti hiekasta, lumettomista  
pelloista, menneen syksyisestä sängestä niillä. Hänen katseensa oli  
vakava ja etsi. Jokaista tielle tuovaa sivutietä hän tarkasti, mutta ketään  
ei näkynyt. Kun hän jo aikoi kääntyä palaamaan, hän näki tytön. Koko  
olemuksellaan hän oli odottanut tätä näkyä ja nyt hän pelästyi ja olisi  
halunnut paeta. Paeta suinpäin, jonnekin, metsään, sivuteille, minne  
vain. Mutta se oli myöhäistä. Hän oli päättänyt kohdata tytön. Hän oli  
päättänyt kestää." /13b/

Tie kelpaa tapahtumapaikaksi, näyttämöksi, sellaisenaan. Tie on itsessään  
riittävä kulissi, kehys ihmisen mielekkäälle toiminnalle. Tien kokeminen on  
läsnä voimakkaimmillaan suomalaisessa kirjallisuudessa silloin, kun kirjoit-  
tajat kuvaavat sitä kävelijän näkökulmasta, mikä saattaa johtua juuri aika-  
kauden vaikutuksesta. Tiestä oltiin kiinnostuneita silloin, kun autoilu ei vielä  
ollut kaikkien herkkua.

Äskeisessä Heikkilän tekstissä ilmenee hyvin se, kuinka tie on paikka itsessään: jos haluaa paeta, on mentävä pois tieltä, metsään, sivutielle jne. Koska tie on paikka ja koska tiellä kohdataan ihmisiä, tie on myös kohtauspaikka. Tie mahdollistaa siis sosiaalisen elementin: tiellä tavataan toisia ihmisiä. Ja koska tie kuvaa elämää, se saa ihmisen kohtaamaan asioita samalla tavoin kuten itse elämäkin 'tuo' asioita ihmisen eteen. Siksi tapaamiset ja kohtaamiset ovat monesti yllättäviä, satunnaisia tai ainakin kohtalon omaisia. Juuri tuntemattomien tapaaminen tuo jännitettä tarinaan. Tie näyttämönä mahdollistaa satujen kaltaisen tuntemattomien henkilö- tai roolihahmojen kohdata ilman sen kummempia luonne- tai muita taustakuvauksia. Jos sama hahmo tulisi koputtamaan mökin ovelle, tilanne vaatisi selityksiä, syitä. Miksi juuri tähän mökkiin, mitä asiaa hänellä on jne? Tiellä kohdatessa mitään tällaista ei tarvita. Kylänraitti on toki eri asia, kuten vaikkapa Maiju Lassilan kertomuksessa *Tulitikkuja lainaamassa* /17/ vuodelta 1910, jossa tie on kylän sisäisen tiedonkulun kanava.

Se, että tie on paikka itsessään, merkitsee myös sitä, että tie ei ole vain väline, välitila lähtöpaikan ja kohteen välillä. Samasta asiasta kirjoitti Baudrillard tulkitessaan *must exit* -kylttien merkitystä: tie on välittäjän tehtävänsä ohella oma sisäinen sosiaalinen ja kulttuurinen maailmansa. Tämä on ollut nupul- laan jo ennen autoilun aikaa, mutta korostunut erityisesti vain autoilua var- ten rakennetuilla väylillä.

Tehokkuuden ja sitä myötäilevän liikenneturvallisuuden vuoksi liikenneym- päristö "köyhtyy", kaikki *vaarallinen ja huomiota herättävä* poistetaan lähistöltä, jotta ajaja keskittyisi vain tiehen ja liikenteeseen. Tämä saattaa loppuun tien itseriittoistumisen: on vain tie. Jossain vaiheessa sitten joutuu pois tieltä: tulee 'ulosajo'.

Tämän katsauksen valmisteluvaiheessa kerättyyn vapaamuotoiseen kyse- lyyn vastanneiden kirjeissä oli yhteistä kaikille, että puhuttiin maisemista, ei juuri tiestä sinänsä. Huomio kiinnittyisi enemmän luontoon tien ympärillä, kuin tiehen sinänsä. Jos kuitenkin ei ole mitään, ainakaan kaunista huomi- oitavaa, syntyy murinaa. Baudrillardin huomiot Los Angelesin moottoritei- den itseriittoisuudesta ja Smithsonin ajatukset 'epätilasta' voi siis ymmärtää tätäkin taustaa vasten. Romantiikka näyttää aina kukkivan ihmisten mielissä.

## 2.5 Ajan ja paikan valta

Paikasta toiseen siirtyminen kestää tietyn ajan. Tämä kuvanee ajan ja paikan erottamatonta suhdetta. Katsauksen erittelevän luonteen vuoksi on kuitenkin koetettu erotella merkityksiä osissa, jotka enemmän sitoutuvat jompaan kumpaan.

Osassa Kasvu, muutos, kehitys on ollut kyse enemmän ajallisista merkityksistä ja visuaalisuutta käsittelevässä osassa enemmän paikkaan sitoutuneista merkityksistä. Tässä osassa molemmat yhdistetään ja tarkastellaan niiden suhteita. Päädytään valtaan, voittoon ja vapauteen, mutta myös tilanjaon ongelmiin.

### Ajan ja paikan suhteesta

Aika ja paikka ovat eri abstraktiotasoilla: paikka on konkreettisempi \_ tässä ja nyt, kokemuksellisesti jokin tila. Aika puolestaan on käsitteellisempi. Voisi ajatella, että ilman ihmisen ajatusta sitä ei ole ollenkaan. Aika kuluu ihmisen mielestä joskus vinhaakin vauhtia, vaikka toisaalta aikahan ei lopu mihinkään. Ihminen voi kyllä loppua, ja niinpä ihminen projisoi oman riittämättömyytensä aikaan. Näin ajatellen aika on ihmisen suhteellinen kuva tai mittari. Ihmiset mittaavat harvaa asiaa niin suurella huolella, tarkkuudella ja toistolla kuin aikaa: paljonko kello on? Ja kuitenkin kyse on vain ihmisten keksimästä tavasta jaotella aikaa suhteessa luonnonilmiöihin.

Aika on siis suhdekäsite: sitä ei oikeastaan itsessään ole lainkaan, se on olemassa vain suhteessa johonkin. Aika ymmärretään suhteessa jonkin esiin kestävyyyteen, suhteessa tekemisen määrään ja vaikkapa suhteessa paikan muutokseen.



**Kynnys: kriisi, elämän käännekohta**

Ajan ja paikan suhde on keskeisellä sijalla mm. matemaattisessa luonnontieteessä ja suhteellisuusteoriassa. Näistä lähteistä kirjallisuuden tutkimus (Mihail Bahtin) on kehittänyt ajallisten (kronos) ja paikallisten (topos) suhteiden keskinäistä sidonnaisuutta jäsentävän *kronotoopin* käsitteen, joka suoraan käännettynä tarkoittaisi 'aikapaikallisuutta'. Kronotooppi merkitsee niitä tarinan vaiheita, joissa juonen solmukohdat saavat alkunsa ja ratkeavat /18/. Koska tie usein kuljettaa tarinaa tai symboloi sen käännekohtia, kronotoopin käsite on hyödyllinen kartoitettaessa tien erilaisia merkityksiä.

Tiehen, siis aikaan, paikkaan ja liikkeeseen liittyvä kronotooppi on *kynnys*. Bahtin kirjoittaa, kuinka Dostojevski aina esittää henkilön jonkin lopullisen päätöksen kynnyksellä. Kynnyksellä henkilö on kriisissä, sielullisessa käännekohtassa, jonka tulosta ei voi ennustaa eikä loppuunsaattaminen ole varmaa /19/. Esimerkiksi juuri tie tarjoaa puitteet hypylle tuntemattomaan. Kynnykseen sisältyy aina olennaisesti vahvoja tunteita ja se on aina romaaneissa metaforinen.

Mielenkiintoista on, että kynnyksessä aika on silmänräpäyksellinen, tavallaan pysähdyksissä, olematon.

Kynnys liittyy useihin tässä katsauksessa ilmeneviin teemoihin. Lähteminen! Lähdön kynnyksellä! Tien merkitys kirjallisuudessa ja (erityisesti metaforisissa) tarinoissa ylipäänsä on keskeinen juuri kynnyksen kaltaisten kronotooppien yhteydessä. Tien päälle lähdetään erilaisten kriisien \_ kielteisten tai myönteisten \_ ajamana. Tielle, varsinkin matkalle, lähteminen tarjoaa juuri sen kohtalon omaisen heittäytymisen tunteen, josta kirjallisuus ammentaa käyttökelpoisia jännitteitä.

## Vapaus

Ajan ja paikan käsittely on ollut käsitteellistä johdatusta vallan käsittelyyn. Vapauden teema puolestaan lähentyy valtaa jo konkreettisestikin. Vapaus on käsitetty tässä valtana ja oikeutena itseensä, vapautena ottaa valta omiin käsiinsä omissa asioissa.

## Vapaus yhteisöllisistä vaikeuksista

Road-movien lähtökohta: ihminen joutuu yhteisössään vaikeuksiin, sekavaan tilanteeseen, jota pakenee tielle, kohti omien sääntöjensä noudattamista. Tie mahdollistaa vapautumisen, joskin illusorisen, yhteisön ahtaista rajoista. Tie näyttäytyy pakenemisen näkökulmasta ikään kuin säännöttömänä ja ei-yhteisönä. On vain pois, tielle. Elokuvasa *Pink Cadillac* pikkurosvon vaimo kyllästyy elämään asuntovaunussa ja miehen linnakaverien seurassa. Hän ottaa miehen vaalenapunaisen Cadillacin pressun alta ja lähtee pakoon, tien päälle. Miehen nöyryytettyä asemaa korostetaan vielä sillä, että hän yrittää ajaa vaimoaan takaa \_ tämän kuplavalokkarella (olla Amerikan Keskilänessä), mutta ajaa tietenkin kolarin.

Myös Jack Kerouacin on the road -kirjallisuuden perusteoksessa *Matkalla* (On the road) ilmenee sama teema, kun kertoja kuvaa pitkän automatkan lähtötunnelmia 1940-luvulla.

"(...) Mitä me tehtiin New Yorkissa? Unohdetaan pois. Meillä oli kaikilla ollut siellä omat riitamme. - Se on nyt takana, pelkästään jo näitten kilometrien ja kurvien takia. Nyt me mennään New Orleansiin katsomaan Old Bull Leeta ja kyllä on kumma jos ei repeä riemuksi - (...)." /20/

### Vapaus pysähtyneisyydestä

Niin kauan kun ollaan tien päällä (pysähtymättä), kaikki on hyvin, sillä silloin ei olla missään (voitto paikallisuudesta); ollaan vauhdissa. Siinä on jotain huumaavaa, ehkä siksi huumausaineita on kutsuttukin 'spiidiksi'. Kyse on kuitenkin vain yrityksestä voittaa aika ja paikka, hävittää ne alla liukuvaksi ja siis alati jälkeen jääväksi, pois heitetyksi. Kerouac kertoo:

"(...) - Vuaa! Dean ulvoi. - Nyt lähdettiin! Hän kyyristyi ohjauspyörän yli ja painoi kaasua; hän oli jälleen elementissään, jokainen sen huomasi. Olimme kaikki ihastuneita ja tajusimme, että jätimme sekasotkun ja tyhjänpäiväisyyden ja teimme sitä ainoata ja jalointa mitä ajassa voi tehdä, me liikuimme. (...)". /20/

On syytä huomata myös lähtemisen merkitys. Se on kynnyks, jonka takana on sekavuus tms. ja edessä toiveikas tuntematon, kaikki mahdollinen: todellisen elämän alku.

Toinen esimerkki road-movie -lajityypistä on amerikkalaisen Irwin Kershnerin tv-elokuva *Tien päällä* (1989). Se on varsin tavanomainen, rutiinilla ohjattu nuorisokomedia. Mutta juuri siksi se onkin hyvä esimerkki, sillä sellaisia filmejä vuokrataan paljon kotivideoilla katsottavaksi. Päähenkilö \_ nuori mies \_ saa tehtäväkseen viedä pomonsa \_ rikkaan huippupoliitikon \_ huonosti käyttäytyvän teini-ikäisen tyttären koulukotiin pitkän ajomatkan päähän. Tyttö häiritsisi skandaaleilla isän vaalikampanjaa. Avuksi matkalle lähtee nuorukaisen kämppekaveri. Tyttö yrittää karata useita kertoja ja mm. päästä asumaan isästä eronneen äitinsä luokse. Perille päästyä selviää, että koulukoti on varsinainen vankila, ja päähenkilön omaatuntoa alkaa kolkuttaa. Tyttö täytyy pelastaa tuosta tarkoin vartioidusta vankilasta. Äitikin on mukana pelastusoperaatiossa.



Ihmissuhdeongelmat matkalle lähdön syinä ovat elokuvassa toki mukana, mutta vain kehyksenä. Merkittävämpää on *vauhdissa pysymisen tärkeys*. Tyttöä kuljetettaessa, mihin kuluu merkittävä osa elokuvaa, ongelmia tulee aina pysähdyttäessä. Kun ollaan tien päällä, vauhdissa, kaikki on hyvin ja hallinnassa. Tyttö uhkaa oksentaa ja pyytää pysäyttämään \_ ja yrittää karata metsään. Bensa-asemalla tyttö karkaa ja juoksee lähtevän kuorma-auton kyytiin. Motellissa tyttö karkaa ja ottaa porukan auton \_ nöyryyttää nuorukaisia, jotka joutuvat nyt liftaamaan: tien syrjään seisoskelemaan, josko pääsisivät mukaan ainoaan toimivaan systeemiin, liikkeellöoloon. Pelastus häpeällisestä ja kiusallisen hitaasti liikkuvasta olotilasta tulee, kun pojat löytävät mustan Porschen, jonka omistaja on sammunut. Elokuvan lopussa tyttöä yritetään pelastaa koulukodista ikivanhalla ambulanssilla, joka kuitenkin sammahtaa koulun alueella ylämäkeen. Kaiken pelastaa tytön äiti, joka saapuu pick-upillaan juuri viime hetkellä, kun pakenijat ovat joutua jalkamiehiksi.

Usein road-movie on juuri konkreettisen ristiriidan pakenemista, mikä saattaa johtua amerikkalaisten yliedustuksesta tällä saralla. Amerikkalaiset ovat kovin käytännöllisiä ja konkreettisia. Sama asetelma löytyy kuitenkin myös henkisessä muodossa. Esimerkiksi Pirsigin bestsellerissä *Zen ja moottoripyörän kunnossapito* /21/ päähenkilö kiertää Amerikkaa moottoripyörällä ja etsii itseään, koettaa selvittää omia sisäisiä ristiriitojaan. Myös tuoreessa suomalaisessa novellikirjallisuudessa löytyy esimerkki.

"Äkkiä halutti lähteä jonnekin, oli pysähtynyt tuntu, ja pieni matka tekisi hyvää. Ei väliä vaikkei menisi kauas, pelkästään lähtisi maalle."  
/22/

Vauhdissa pysymisen tärkeys ei johdu autoilusta, vaikka niin voisi nykyajan ajatella. Autoilu vain ilmentää samaa levotonta, valistuksen uutta etsivää, teollisen vallankumouksen ja modernisaation vauhtiin ja nopeuteen pyrkivää ihannetta, kuin mikä eli jo suomalaisissa vuosisadan alun kiihkeissä uusromanttisissa kirjailijoissa. Vuonna 1911 Joel Lehtonen kirjoitti *Laulun maantielle*, jossa maantie on seuralainen, elävöittäjä, rakkauden kohde ja alati uuden tarjoaja. Novellia on 1930-luvun lopulla levitetty kouluja varten toimitetuissa valikoimissa, joten vaikutuksen kansan näkemyksiin voi olettaa olevan suuri.

"Maantie, rakkahin ystävä! (...) Sinä, joka olet rajaton, lopunnäkymätön!

Maantie, joka olet herättänyt minut vähän väliä uuteen elämään, joka olet kenkinyt jalkani jälleen kevyesti nousemaan. (...)

(...) - sillä sinä olet universaali kuin itse kauneus.

(...) Sinä olet johtanut yksinäisten jokien rannoille, kuin unhoituksen virroille, \_ kunnes taas olet kutsunut minut elämään suloisilla, epämääräisillä lupauksillasi.

Enkö ole vierelläsi pellolla lapio kädessä tervehtinyt onnellisia ohiajavia! Silloin ikäänkuin heräsin jälleen, \_ tuskaan, että olin unohtanut sinut, että halveksin elämää niin, että voin pitää peltoa sinua parempana!

Niinkin uskon olin jo, että aloin haaveilla maantien vastakohtaa, kotia, neljää pian nähtyä seinää, jotain ihmistä, johon tutustuu tuokiossa kyllästyäkseen. Ahtautta, kahleita. Sinun kilpailijanas, suuri, uutta antava!

(...) Pelastitko minut vielä kerran kuolemasta, paikalleen juurtumasta kuin puu?" /23/

Liikkeellä olon korostus lienee selvä, mutta on syytä huomioida myös, kuinka moderniuteen pyrkivä kirjoittaja viittaa maanviljelykseen pysähtyneenä, eläväisen tien vastakohtana. Ei voi välttyä vaikutelmalta, että tie on merkityksiltään ja symboliikaltaan paikallaan pysyvän maanviljelyskulttuurin ja nomadisen vaeltamisen saumakohdassa. Tie saa nämä kulttuurisesti eri aikakaudta ja erilaisia arvolähtökohtia noudattavat maailmat kohtaamaan. On luonnollista, että saumakohdassa syntyy jännitteitä ja hankausta. Ajatellaan vaikkapa jotain Suomi-filmin elokuvaa, jossa mustalaiset karauttavat kylään hevoskärryillään.

Mainittakoon, että suomen sana lurjus on johdettu teonsanasta, joka tarkoittaa kuljeskelemista, maleksimista. /6a/

### Mahdollisuus

Kesällä 1993 televisiossa pyöri torstaisin amerikkalainen sarja *Elämän pyörä*. Isä \_ joka ei ole ehtinyt kasvattaa nuorisorikolliseksi kasvamassa olevaa poikaansa \_ lähtee tämän kanssa vanhalla moottoripyörällään kiertelemään maata. Tie tarjoaa isälle *mahdollisuuden* paikata laiminlyötyä kasvatustyötä ja lapsellisen impulsiiviselle pojalle *mahdollisuuden* selvitä ehdonalaisestaan ja kasvaa aikuiseksi. Isän ja pojan mahdollisuus edellyttää vanhasta yhteisöstä poistumista \_ tien päälle. Tie on ikään kuin uusi yhteisö, mutta niin väljä, että sallii isän ja pojan luoda suhdettaan toisiinsa uudestaan. Tie sallii pojan hermostuneisuuden purkautua vähittäin. Sarjan jännite muodostuu osin juuri siitä, kuinka taakse jätetty (isän korkea virka-asema ja pojan ongelmat lain kanssa) kummittelee vähän väliä ja pakottaa taas tien päälle.

28  
11/



Tässä tie edustaa siis järjestystä, pääsyä pois eksyksistä. Tien päälle pääsy on pääsyä mukavampaan tilaan jostain epämukavasta, sama teemahan ilmeni Kerouacin romaanissa *Matkalla*. Tien löytäminen kuvaa itseään, mutta metaforisesti, siis 'tien löytämistä'. Sama teema näkyy suomalaisessa kaunokirjallisuudessa esim. joko vertauskuvallisena kertomuksena, jossa maantieverkosto kuvaa elämän valintamahdollisuuksia, 'oikean tien' valitsemista tai puhtaana kielikuvana, kun himojen ja halujen orja puhuu:

"- Olen menettänyt kaiken itsekunnioitukseni. Ette sitä uskoisi, jos näkisitte minun seisovan varmana ja itsetietoisena työpaikallani antamassa alaisilleni ohjeita. Ei kukaan näe, miten alati mieleni haparoi etsien vastausta: missä tie? missä pääsy tästä kaksipäisestä pedosta, jonka toinen puoli on valkoinen, toinen musta, mutta kumpikin puoli pedon päitä?" /13c/

Tien rikasta metaforatarjontaa kuvaa hyvin juuri tämä ristiriita: toisaalta tie tarjoaa paon järjestyksestä ja toisaalta mahdollisuuden järjestyksen etsimiseen. Ehkä kyse on siitä, että tie tarjoaa vain toisenlaisen järjestyksen, sosiaalisesti ohuemman, jossa yksilö voi olla hiukan vapaammin, mahdollisesti itseään kokoon kerien. Tielläkin on omat sääntönsä, mutta ne sallivat yksilölle enemmän omaa symbolista ja henkistä tilaa. Tätä tukisi se, että tiukan sosiaalisen järjestyksen, esim. agraariyhteisön, näkökulmasta oma tien päällä olo on jotain huonoa, vastenmielistä, köyhyyden merkki. Ne jotka ovat tiellä kotonaan, ovat surkeita, epäilyttäviä, laukkuryssiä, mustalaisia ja muita maankiertäjiä.

### Voitto vieraantumisesta

Nykyaikaisia autolla ajamisen kuvauksia on ollut vaikea löytää laajassa mittassa suomalaisesta kaunokirjallisuudesta. Amerikkalainen Paul Auster kertoo romaanissa *Music of Chance* miehestä, joka perinnön saatuaan ajaa päämäärättä ympäri Amerikkaa uudella punaisella kaksiovisella Saab 900:lla. Nashe eroaa palomiehen työstään. Hän ajaa kuusi seitsemän tuntia yhtämittaa, pysähtyen vain tankkaamaan, syömään ja nukkumaan, kun uupumus alkaa saada ylliotteen. Muutaman päivän jälkeen hän huomaa, ettei enää kykene kontrolloimaan itseään: jonkinlainen heittelevä, ylivoimainen on sitonut hänet. Kuinka usein hän yrittääkään tehdä päätöksen lopettamisesta, se ei onnistu. Joka aamuyö nukkumaan mennessään hän ajattelee saaneensa tarpeekseen, mutta joka iltapäivä herätessään tulee sama vastustamaton halu kömpiä autoon.

"Hän tahtoi tuon eristyneen yksinäisyyden uudelleen, tuon yön pitkän syöksymisen läpi tyhjyyden, tuon tien jyrinän ihollaan. (...) Lukuun ottamatta sitä outoa rangaistusta, että joutui puhumaan tilatessaan ruokaa tai tankatessaan, hän ei ilmaissut itseään sanallakaan." /24/

Palatessaan Bostoniin kahden viikon ajamisen jälkeen hän ajatteli olevansa hermoromahduksen partaalla. Kyse oli kuitenkin vain sen häpeämisestä, että oli nauttinut niin suunnattomasti siitä mitä teki.

Lukuunottamatta lyhyitä pysähdyksiä perheen tai tyttöystävien luona hän ajaa jatkuvasti puolen vuoden ajan. Hän näkee lukuisia onnettomuuksia ja on pari kertaa hiuskarvan päässä sellaisesta itsekin. Kuitenkin hän pitää niitä tervetulleina.

"Ne lisäävät riskin elementin siihen mitä hän on tekemässä, ja enemmän kuin mitään muuta, juuri se oli mitä hän etsi: tunnetta siitä, että oli ottanut elämän omiin käsiinsä." /24a/

Ajaminen tarjoaa siis tässä mahdollisuuden voittaa vieraantumisen tunne. Vieraantumisella tarkoitetaan tässä sitä, ettei hallitse omaa elämäänsä, ettei elämä ole omissa käsissä. Ongelma, joka on tullut polttavaksi vasta modernille ihmiselle, sellaiselle, joka ei luovuta elämäänsä jumalan käsiin, vaan yrittää hallita sitä itse. Ajatus ei ole aivan vähäpätöinen, kun ihmetellään autolla ajamisen kiehtovuutta.

### Voitto luonnosta (ja tuntemattoman kesytys)

Katkelmia Haanpään novellista *Tie tunturin ylitse*:

"Tunturimaa on karu ja jylhä. Suuressa mutkaisuudessaan ja autiudessaan herättää se ahdistavan tunteen. Sen keskellä kun ei edellisten ihmisten käsien jälkiä ole näkyvissä, tunnet kutistuvasti pieneksi, avuttomana ryömiväksi matoseksi.

Mutta ihminen on mato, jonka ryömintä jättää jäljen, seuraavat tallaavat sen poluksi ja jälkeentulijat kulkevat seutua turvallisuuden tuntein.

Sen jylhän ja aution tunturimaan ylitse johtaa nyt tie, keltainen, someroinen nauha. Pohjolan sinimekkoiset jätkät loivat sen. He lapioivat soraa ja väänsivät kiviä. Tuhat jätkää, tuhat jäntevää sinnikästä miestä, tuhat katkeraa ja surutonta olentoa.

Heidän työaseittensa ääni toi eloa autioon maahan. Samoin puheet ja lyhkäiset laulunvärssyt ja sielunvihollisen nimet. (...)

Ja ylen jyrkeissä ja vääjäämättömän ja salamyhkäisen näköisissä tuntureissa piilee ja kiiluu ehkä jotakin. Kultaa, metalleita. (...)

Sillä jos sinä olet luja ja itsepintainen, niin nuo tuhat jätkää ovat vielä lujemmat ja itsepintaisemmat. He vetävät jo tuonkaltaisen, vangitsevan nauhan ylitse, nuo miehet, joiden asunnot näkyvät vielä lahoovina ja kukistuvina tunturitiellä kiitävään, kiiltävään vaunuun."

/8a/



Tie symboloi voittoa jylhästä ja uhkaavastakin luonnosta. Tuntematon viidakko, aavikko ja tunturi saadaan valloitetuksi inhimillisen kulttuurin ja sivistyksen piiriin, kun alueen läpi tehdään tie. Alueita voidaan ehkä hyödyntää taloudellisestikin, mutta oleellista on myös kokemuksellisuus: nyt sinne pääsee. Tämä teema on kaupunkilaisittain hiukan vanhanaikainen: kaupunkilainen haluaa porvarillisen hegemonian /25/ hengessä romantisoida maaseutua. Se on museoitava lapsuusmaisemien mukaiseksi tai muuten kaupunkilaisen lepotilaksi. Agraarinäkökulma on lähempänä voittoajattelua: luonnon hyödyntäminen näyttäytyy silloin rehtinä kilpailuna ja hengissä säilymisenä, ilman romantisointia. Tässä on ehkä yksi syy sille, että maanviljelijät eivät aina ole ensimmäisinä vastustamassa tiehankkeita, joskin rahallisella korvauksella lienee myös roolinsa.

Haanpään novellissa *"Tie tunturin ylitse"* tie merkitsee ylipäänsä voittoa luonnosta, mutta erityisesti jonkin tuntemattoman kesyttämistä. Kun jonkin alueen läpi on saatu tehtyä tie, tuo alue on ikään kuin hallussa. Sillä, jolla on valta tiehen, on valta tien lävistämään alueeseen. Ehkä tässä on nykyaikaisen automatkailun (eri asia kuin mökilleajo) eräs piilevä viehättävyys: ajamalla jonkin alueen läpi ko. alue on ikään kuin saatu haltuun. Mitä enemmän mittariin kertyy kilometrejä, sitä enemmän on 'nähty', siis saatu haltuun.

### Valta

Puhuttaessa liikenneympäristöstä, puhe kääntyy helposti autoliikenteseen. Tämä on ymmärrettävää, sillä tuo ympäristö on nimenomaan rakennettu autojen liikuttamista ja säilyttämistä varten, muille tienkäyttäjillehän ei tarvitse välttämättä rakentaa lähellekään samalla kokoluokalla, vaivalla ja tarkkuudella /26/.

Kokemuksellisesti valta liikenteessä on vahvemman valtaa ja vahvemmuus tarkoittaa suurimman törmäysenergian haltijaa. Sitä puolestaan saadaan massasta ja nopeudesta. Massa ymmärretään, siksi junia, rekkoja ym. isoja liikkujia kunnioitetaan. Mutta nopeutta ei ymmärretä samassa määrin /26/. Nopeus lienee ihmiselle liian uusi asia. Vaikka asiaa ei ymmärrettäisi järjellä, intuition kautta se vaikuttaa joka päivä. Intuitiivisesti nopeuden merkitys on selvä: massa on mikä on, mutta nopeutta voi lisätä. Ajopelin ajaminen on hallintaa ja nopeasti ajaminen ikään kuin kasvattaa hallittavan määrää, kokoa. Siksi se, joka haluaa kokea edes hetkellisesti vallan- ja hallitsemisen tunnetta, pyrkii ajamaan mahdollisimman lujaa. Myös polkupyörällä.

Valta on käsitteenä laaja eikä sitä tässä edes yritetä kattaa. Mutta tien suhteen kokemuksellisuuden ohella on keskeistä vallan merkitys suurten alueiden ja ihmismäärien hallinnassa. Kuten historiaosuudessa oli vahvasti esillä, tie liittyy selvästi vallankäyttöön. Se, jolla on aika ja paikka hallussaan, on vallas- sa. Ja kuten lienee käynyt selväksi, tiellä on vahva suhde sekä aikaan että paikkaan. Tie muokkaa, rajaa, laajentaa tai supistaa niitä molempia. Tie ei siis ole pelkkä notkea käskyläinen, joka ilmestyy paikalle kansalaisten niin toivoessa tai joka vastaa parhaansa yrittäen kuljetuskysyntään.

Tien ja vallan suhdetta kuvaa sekin, että tien tarpeellisuutta voi valta aina perustella sillä, mikä ko. aikakautena on arvostetuin ja hyväksytyin: vanhan ajan brutaalista pakosta nykyajan taloudellisen tuoton lupauksiin. Valtaa on siis juuri tuo mahdollisuus päättää, mikä peruste on arvokas ja hyväksytty.

### Tilanjako

Muinaisten roomalaisten tapa lohkoa voitettut alueet suurilla teillä oli historiallinen esimerkki, mutta samankaltaisia, nykyään ehkä huomaamattomampia ja vasta ajan kanssa vaikuttavia rajausvaikutuksia, on teillä edelleenkin.

Seuraavat ajatukset eivät ole suoraa lainausta tanskalaiselta, poliittisesti aktiiviselta sosiologi Henning Eichbergiltä /27/, mutta ajatuskulku on sama.



Funktionalistinen yhdyskunnan tilanjako \_ koulut, työpaikat, asunnot ja kaupat kukin omilla tahoillaan \_ tuottaa tarpeen liikkua pitkiä matkoja. Ne jotka eivät kykene liikumaan alueilta toiselle, jäävät loukkuun, sillä tehokkuuteen tähtäävä nopea ja suuria massoja siirtävä liikkuminen pakottaa omaksumaan oman eriyttävän logiikkansa. Siis jotta marginaaliryhmät (törmäysvoimaltaan heikoimmat, hitaat ja kevyet) selviäisivät hengissä, ne on erotettava törmäysvoimaltaan suurista (nopeista ja painavista) liikkujista. Periaatteessa heille linjataan omat eritasoin ja aidoin suojatut kulkuväylänsä.

Mutta koska heidän kulkunsa ei tue riittävästi (vanhukset) tai lainkaan (lapset) funktionaalista tehokkuuta, heidän kulkureitteihinsä ja niin muodoin heidän tarvitsemaansa tilaan kiinnitetään vähemmän huomiota ja varoja, kuin tehokkaaseen ja 'rationaaliin' suurten massojen liikkumiseen. Esimerkiksi yhteiskunnalliseen päätöksentekoon vaikuttavissa liikennetilastoissa eivät useinkaan näy alle 12-vuotiaat ja yli 65-vuotiaat, ylipäänsä työikäisen väestön ulkopuolelle jäävät.

Seurauksena on, että lapset eivät saa ja vanhukset eivät uskalla liikkua vapaasti, vaan jäävät pieniin muureilla rajattuihin keinomaailmoihin, joissa luonto ja katujen elintila on korvattu standardoiduilla kiipelytelineillä ja istumilla. Kaikki tämä tapahtuu turvallisuuden vuoksi. Niinpä arkeaan elävä kansalainen \_ juuri oman ainutkertaisen lapsensa hengissä säilymisestä huolestunut \_ ei voi muuta kuin vaatia lisää suojamuureja ja leikkitelineitä lapsilleen.

Periaatteessa taajaman läpikulkeva tie voidaan ylittää, mutta käytännössä se on niin hankalaa, vanhuksille ja lapsille lähes mahdotonta, että tiestä muodostuu henkinen muuri. Helsinkiläisiä esimerkkejä ovat Itäväylän jakamat Länsi- ja Itä-Herttoniemi (nyk. Roihuvuori) ja vaikkapa Länsi- ja Itä-Pakila, joiden välistä Tuusulantie kulkee. Molemmat esimerkkiväylät ovat niin 'korkealuokkaisia', että niiden läpi pääsee vain muutamia ali- tai ylikulkuja pitkin. Alueiden jakautuneisuutta kuvannee se, että ainakin 1970-luvulla Pakiloiden nuoret ottivat yhteen jengitappeluissa (koska toisella puolella asuvat ovat tyhmiä). Väylä ei toki ole syynä tappeluihin, mutta rajalinjan muotoutuminen kertoo tien erottavasta vaikutuksesta.





### Yritys vaikuttaa keskusta - periferia -suhteisiin

Pitempää aikaväliä ajatellen keskuksia on syntynyt kulkuyhteyksien risteysiin. Niinpä tiheä tieverkko ymmärretään keskuksen, vitaalisuuden ja aktiivisuuden merkiksi. Periferiassa ei ole juuri teitä, ehkä yksi läpikulkutie, joka sekin palvelee enemmän keskustaa kuin periferiaa (syrjäseudun autoilijan tuntee juuri siitä, ettei hän oikein pärjää risteyksissä). Rakentamalla lisää teitä ja risteysia, voi toivoa alueen muuttuvan enemmän keskuksen kaltaiseksi ja vähemmän periferialta näyttäväksi. Tätä tukee kunnallisissa päättäjäissä vielä vahvasti elävä ikuisen kasvun tavoittelu.

### Lopuksi: tie on keskus, joka voittaa ajan ja paikan

Pitkän ajan kuluessa tien merkitys keskusten luojana lienee vahva, mutta kokemuksellisesti tien kiehtovuutta voisi selittää sen symbolinen ja paljolti konkreettinenkin merkitys keskuksena itsessään. Tavallinen keskushan on paikallaan, mutta tie-keskus, ydin, ikään kuin liikkuu. Tie on keskus, joka on joka paikassa, koko ajan ja yhtäaikaan. Se on keskusta, joka voittaa ajan ja paikallisuuden ikiaikaiset kahleet. Voidaan nimittäin perustellusti ajatella, että ihmiskunnan historiassa keskeisimmät ikihaitat ovat olleet ajan syvä pohjattomuus ja toisaalta ihmisen kyvyttömyys liikkua vapaasti ja vapaalla nopeudella (ajatellaan lapsen riemua kitkan erilaisista voittamisista: hyppy, liuku, kiikku jne). Tie liittyy näihin molempiin, jopa symbolisesti ratkaisee tai ainakin antaa vakavaa vastusta ajan ja paikan ongelmille.

Ajasta tie saa yliotteen kahdesta suunnasta: yhtäältä tie fyysisenä seikkana kestää yli ihmissukupolvien (joskus jo suunnittelu- ja rakennusvaiheessa). Tie näyttäytyy siis yliyksilöllisenä, annettuna otettavalta asialta, kuten vaikkapa joki tai meri. Toisaalta, kokemuksena nykyaikainen ajotilanne on historiaton, silmänräpäyksellinen ja ihmisen lajiominaisuuksien ja kulttuuristen kykyjen suhteen käsittämättömän nopea.

Paikasta tie saa voiton siksi, että se on joka paikassa yhtäaikaan.

Tien kiehtovuus piilee siis siinä, että tie antaa ihmiselle avoimen lupauksen ylittää itsensä, tulla jumalten kaltaiseksi.

### 3 LÄHDEVIITTEET JA MUUTA KIRJALLISUUTTA

Tekstissä käytetyt lähdeviitteet viittausjärjestyksessä.

- /1/ **SEPPÄ, ANJA:** Novellihakemisto. Uutelosta katkotahtiseen proosaan. Gummerus, Jyväskylä 1990.
- /2/ **GROLIER ELECTRONIC PUBLISHING:** The New Grolier Electronic Encyclopedia. 1991. (CD-rom. Hakusanat: roads and highways.)
- /3/ **MORLEY, FRANK:** The Great North Road. Hutchinson & Co, Watford 1961. (s. 49 ja 56.)
- /3a/ Sama (s. 47 - 48.)
- /4/ **INNES, HAMMOND:** Conquistadorit - espanjalaiset valloittajat. Gummerus, Tapiola 1973. (s. 248 - 249.)
- /5/ **TVH (Tiemuseo):** Tie yhdistää. Tiemuseon julkaisuja 2. VAPK, 1986.
- /6/ **MERI, VEIJO:** Sanojen synty. Uudistettu laitos, 4. painos. Gummerus, Jyväskylä 1985. (s. 241 - 242.)
- /6a/ Sama (s. 191)
- /7/ **TVH JA TIEYHDISTYS:** Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- /8/ **HAANPÄÄ, PENTTI:** Teokset 2 (Sisältää mm. novellit Tie tunturin ylitse ja Auto-onnettomuus (1930)). (s. 266.)
- /8a/ Sama (s. 265-266)
- /9/ Sama (s. 307.)
- /10/ --: Teokset 3 (Sisältää mm. novellin Tie (1931)). (s. 20 - 27.)
- /11/ Sama (s. 24 - 25.)

- /12/ **ANDERSEN, HANS CHRISTIAN:** Lumikuningatar. Teoksessa Suuri Satukirja. Valitut Palat, Helsinki 1970.
- /13/ **HEIKKILÄ, LASSE:** Matkalla. Kertomuksia. Otava, Helsinki 1952. (s. 103 - 113.)
- /13a/ Sama (s. 110)
- /13b/ Sama (s. 77)
- /13c/ Sama (s. 70)
- /14/ **BAUDRILLARD, JEAN:** Amerikka. Loki-Kirjat, Helsinki 1991.
- /14a/ Sama (s. 108 - 112.)
- /14b/ Sama (s. 14 - 15.)
- /15/ **HEISKALA, RISTO:** Onko Amerikka totuus Euroopasta? Hanki ja jää, Tampere 1992. (s. 59 - 60.)
- /16/ **HOBBS, ROBERT:** Robert Smithson: retrospektiivinen näyttely. Sara Hildenin taidemuseo/ The Herbert F. Johnson Museum of Art, Cornell University, Tamprint/Partners Composition 1982. (s. 12 - 13.)
- /17/ **LASSILA, MAIJU:** Tulitikkuja lainaamassa. Kertomus. Otava, Keuruu 1982. (1.p. 1910.)
- /18/ **BAHTIN, M.:** Kirjallisuuden ja estetiikan ongelmia. Progress, Moskova 1979. (s. 243 - 245 ja 414.)
- /19/ -: Problems of Dostoevsky's Poetics. University of Minnesota Press, 1984: 87. (s. 61.)



- /20/ **KEROUAC, JACK:** Matkalla. Kirjayhtymä, Jyväskylä 1988. 3. painos. (s. 150.)
- /21/ **PIRSIG, ROBERT M.:** Zen ja moottoripyörän kunnossapito. WSOY, Porvoo 1986.
- /22/ **MÄKELÄ, HANNU:** Tie vie. 33 pientä kertomusta. Otava 1990. (s. 60.)
- /23/ **CEDERBERG, EINO** (toim.): Joel Lehtonen. Valikoima kertomuksia. Suomalaista kirjallisuutta kouluille 8. Otava, Helsinki 1934. (s. 69 ja 71 - 74.)
- /24/ **AUSTER, PAUL:** The Music of Chance. Faber and Faber, 1990. (s. 7.)
- /24a/ Sama (s. 12 - 13.)
- /25/ **ALLARDT, ERIK:** Sosiologia I. WSOY, Juva 1983. (s. 83 - 85.)
- /26/ **MIKKONEN, VALDE:** Liikenneympäristön kokeminen. Fax 2.12.1992 Antti Partaselle.
- /27/ **EICHBERG, HENNING:** Liikuntaa harjoittavat ruumiit. Vastapaino, Jyväskylä 1987. (s. 85 - 102 eli luku: Vauhdin hurmaa.)

**MUUTA AIHEESEEN LIITTYVÄÄ KIRJALLISUUTTA**

Ensimmäisenä lähteenä on tietopankki Koodok-Minttu (toiselta nimeltään Fennica), jonka eräs tietokanta on nimeltään KOTI (Suomen kansallisbibliografia: viitetiedot suomalaisista kirjoista vuodesta 1967 lähtien. Tietokantaa tuottavat Helsingin, Turun ja Jyväskylän yliopistojen kirjastot sekä Kirjastopalvelu Oy.)

**Hakusanalla ympäristöpsykologia**

**AURA, SEPPO:** Episodi liikkumisen analyysiyksikkönä: rakennetusta ympäristöstä liikuttaessa saatavan esteettisen kokemuksen ympäristöpsykologin tarkastelu.

**KYTTÄ, MARKETTA:** Mikä tekee Salosta Salon?

**SALMELA, TUULA:** Alueet ja mielikuvat: tutkimus kolmesta espoolaisesta asuinalueesta ja näistä alueista syntyneistä mielikuvista. Osa 1: Mielikuvat.

**Hakusanalla liikkuminen**

**AURANEN, TARJA - RAJALIN, SIRPA:** Porin iäkkäiden liikenneturvallisuus. Osa 3: Kunnallisten toimenpiteiden vaikutuksia Porin...

ET: Esikouluikäinen kaupunkimaisessa liikenteessä: havaintoja lasten liikkumisesta sekä ehdotuksia liikennenopeuksien kehittämisestä.

ET: Maaseutuväestön liikkuminen ja liikenneturvallisuus: tutkimus paikallisen väestön liikkumisesta ja suhtautumisesta...

**LAITINEN, ARJA:** Suomalaisten liikkumisen ja liikkumattomuuden syistä.

**LAITINEN, AHTI:** Vakka-Suomen asukkaiden liikkuminen alueen keskuspaikoissa.

**VUORELA, ANTTI J.:** Työsuhdeautoilijoiden taustatiedot ja liikkumistottumukset pääkaupunkiseudulla: pääkaupunkiseudun liikennetutkimus 1988.

**YTV (julk.):** Liikkumistottumukset pääkaupunkiseudulla: henkilöhaastattelut v. 1988.

Hakusanalla **liikenne** ja **kokeminen**

**PARANTAINEN, JUHA:** Päätieyhteyksien kehittäminen: ulkomaisia kokemuksia

Koodok-Mintun/Fennican toinen tietokanta on KATI (suomalainen artikke-  
liviitetietokanta, joka sisältää 22 eri tieteenalojen alatietokantaa. Viitteet pää-  
asiassa vuodesta 1977.)

Hakusanalla **ympäristöpsykologia**

(ET: Tekijää ei ilmoitettu)

**HORELLI, LIISA:** Psykologia ympäristön suunnittelussa ja tutkimuksessa.

**HURME, HELENA:** Lasten kulttuuritiloille asetettavista vaatimuksista.

**KIVISTÖ, SIRKKU:** Ympäristö- ja arkkitehtuuripsykologia aukovat uusia  
uria.

**KORPELA, KALEVI:** Mielipaikkakokemukset psyykkisen itsesäätelyn tuke-  
na (Lasten ja nuorten kokemuksia mielipaikoistaan).

**PALOMÄKI, ULLA:** Miten narsistista tehdään luonnonsuojelija (Psykologi  
Nobert Keppen ajatukset ihmisen patologiasta ympäristöpsykologian näkö-  
kulmasta).

**SYVÄNEN, MATTI:** Kaupunkirakentaminen ja elämäntapa \_ toiminnan,  
ympäristön ja elämäntavan suhteesta.

Hakusanoilla **liikenne/liikkuminen/kokeminen**

**HIRSTO, JARMO:** Miten tästä eteenpäin.

**HÄMÄLÄINEN, VESA:** Hyviä kokemuksia näyttölaitteesta

**JAKKOLA, OLLI:** Kaavoitus ja liikennemelu: kokemuksia Tampereen  
Kekkosentiestä (Kehätien kaavoitus Petsamon omakotialueelle).

**KUIKKA, KIRSTI:** Kokemuksia peruskoulun liikennekasvatuksesta.

**LEHTONEN, HEIKKI:** Turvaa iäkkään taival.

**SVEN-OLOF HASSEL:** Kokemuksia automaattisesta liikenteenvalvonnasta  
ulkomailla.



Kolmantena lähteenä on tietopankki **DATA-STAR**, ja sen alatietokanta **PSYC** (tekijänoikeus Amerikan psykologisen yhdistyksen).

Hakusanat **traffic** ja **experience** (Paljon liikenneturvallisuuteen liittyvää, erityisesti alkoholin, huumeiden, nuorten ja vanhusten suhteen. Seuraavassa tämän katsauksen kannalta kiinnostavimpia.)

ET: Why are experts not better in judging the danger of filmed traffic conflicts?

ET: An examination of gender differences in traffic accident risk perception.

ET: Traffic calming design: A speed management method: Danish experiences on environmentally adapted through roads. Special Issue: Speed management through traffic engineering.

ET: Safety effects of speed reducing measures in Danish residential areas. Special Issue: Speed management through traffic engineering.

ET: Local street speed management in Australia: Is it "traffic calming"? Special Issue: Speed management through traffic engineering.

ET: Dimensions de l'expertise dans une tâche de régulation de trafic: règles de traitement et profondeur du champ spatio-temporel.

ET: Components of driving skill: Experience does not mean expertise.

ET: Analysis of cycling skill: A cognitive approach.

ET: Drivers' awareness of traffic sign information.

ET: Tests of blind pedestrians' use of traffic sounds for street-crossing alignment. Special Issue: O & M (Orientation and Mobility).

ET: Youth and traffic safety: The effects of driving age, experience and education.

ET: Driving experience and the risk of traffic accidents among motorcyclists.

ET: Proving cause and effect in traumatic stress: The draft lottery as a natural experiment. Special Issue: Progress in traumatic stress research.

ET: A signal detection theory analysis of driving decision task: Spatial gap acceptance.

ET: Decision making and risk taking of young drivers: Conceptual distinctions and issues. Proceeding of an International Symposium: Youth at risk for traffic accidents (1987, Santa Monica, California).

ET: Meinungen zur Verkehrsüberwachung. / Opinions about enforcement in traffic.

ET: A roadside simulation of road crossing for children

ET: Inhimillinen tekijä liikenteessä.

ET: Estimating hazards in traffic situations.

ET: Human factors engineering and psychology in highway safety.

ET: The role of exposure, experience and demerit point levels in the risk of collision.

ET: Änderungen im Verhalten von Pkw-Fahrern durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen. / The effects of freeway speed limitations on driver behavior.

ET: Subjektive und objektive Verkehrssicherheit von Kindern.

ET: Absichern versus Ausleben: Eine bedeutsame Motivdimension des Verkehrsverhaltens? (Precaution versus enjoyment: A significant dimension of motivation of traffic behavior)

ET: Eye movement behavior while driving a car: A review.

ET: Use of the speedometer in controlling vehicle speed.

ET: Drivers' steering behavior during traffic events: A case of perceptual tropism?

ET: Perceived risk as a determinant of driver behavior.

ET: Psychology and traffic: The model of the subjective and objective security.

ET: The assesment philosophy of traffic psychology in Switzerland.

ET: Reaction time as an index of traffic sign reception.

ET: A mathematical model of driver alertness

ET: The sonic environment of cities.

ET: The weight of the human factor in road traffic.

ET: Decrement in skill observed after seven hours of car driving.

Hakusanalla **environmental-psychology** (243 viitettä) ei ainuttakaan liikenteeseen liittyvää nimikettä. Kiinnostava voisi silti olla mm.

ET: The case for developing a cognitive environmental psychology that does not underestimate the abilities of young children.



## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 62/1993 Teknologian siirto; Yhteystiedot lähialueyhteistyössä. TIEL 3200187
- 63/1993 Nastallisten ja nastattomien talvirenkaiden pitotutkimus. TIEL 3200188
- 64/1993 Pellon kuivatus tien kohdalla. TIEL 3200189
- 65/1993 Tiesuolan pohjavesivaikutukset - kulkeutumismekanismien moni-ilmiö-mallinnus. TIEL 3200190
- 66/1993 Kokemuksia Japanin nastattomasta talviliikenteestä. TIEL 3200191
- 67/1993 Liikenneturvallisuus ja suolan käytön vähentäminen; VäliRaportti väestön asenteista Kuopion läänin kokeiluun talvikaudella 1992-1993. TIEL 3200192
- 68/1993 Kuitukankaat tienrakennuksessa; Uudistetun VTT-GEO luokituksen mukaiset laatuvaatimukset. TIEL 3200193
- 69/1993 HLFM-maankäyttömalli, esiselvitys. TIEL 3200194
- 70/1993 Kalsiumkloridin käyttö tierakenteessa; Kirjallisuusselvitys ja laboratoriokokeet. TIEL 3200195
- 71/1993 Nonwoven Geotextiles in Road Constructions. TIEL 3200193E
- 72/1993 Yleisten teiden tilaselvitys; Meluntorjunta tiepiireissä. TIEL 3200196
- 73/1993 Valaistus taajamissa; Kuuden kohteen inventointi ja analysointi johtopäätöksineen. TIEL 3200197
- 74/1993 Dynaaminen rasitusindeksi (DRI). TIEL 3200198
- 75/1993 Pientieverkon kunnossapidon kehittäminen. TIEL 3200199
- 76/1993 Rakennettujen ja perusparannettujen teiden tasaisuus. TIEL 3200200
- 77/1993 Moreenin jalostaminen. TIEL 3200201
- 78/1993 Etelä-Suomen emulsiokoeet 1993. TIEL 3200202
- 79/1993 Emulsiopäällystekokeilut 1992-1993. TIEL 3200203
- 80/1993 Kelin vaikutus ajokäyttäytymiseen ja liikennevirran ominaisuuksiin. TIEL 3200204
- 81/1993 Vt 12 Veittostensuon syvästabilointi; tutkimusraportti. TIEL 3200205
- 82/1993 Emulsiopäällysteiden suunnittelu ja rakentaminen. TIEL 3200206
- 83/1993 Tutkimus pölyntorjunnasta murskaamoilla. TIEL 3200207
- 84/1993 Kuusamon keskustan liikennejärjestelut ja ympäristö; Yleissuunnittelu asukkaiden näkökulmasta. TIEL 3200208
- 85/1993 Kuusamon keskustan liikennejärjestelyt ja ympäristö; Yleissuunnittelun osallistumismenettely. TIEL 3200209
- 86/1993 Teiden suolauksen vähentäminen Kuopion tiepiirissä; Vaikutukset talvella 1992-1993. TIEL 3200210